LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS

PARIS.... Un an 14 fr. | ÉDITION DE LUXE
DÉPARTEMts — 15 fr. | FRANCE. Un an. 30 fr.
ETRANGER . — 20 fr. | ETRANGER. — 40 fr.

12 Juillet 1902. — N° 200.

Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1er Arrt)

PUBLICITÉ

PAGES DE COUVERTURE, la ligne. . 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE. . . . . 500 fr.

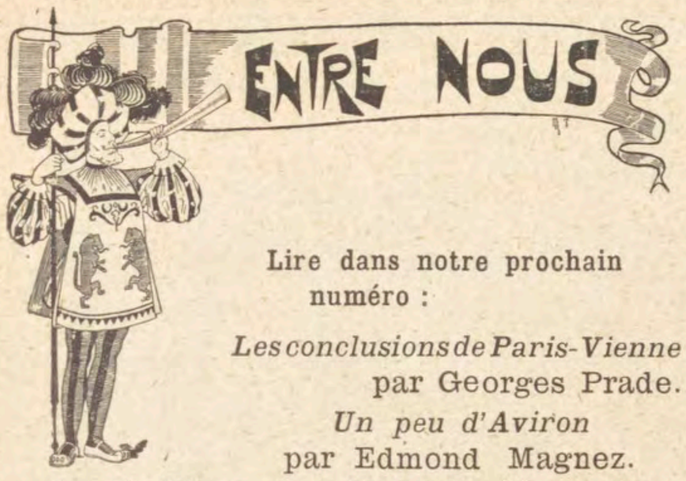
(Cliché J. Beau.)

L'ARRIVÉE AU VELODROME BUFFALO DE CHARBONNEL

Vainqueur de la course pédestre de Marathon.

La course pédestre, dite de Marathon, s'est disputée dimanche pour la 6e fois sur le parcours de Conflans à Paris (40 kil.) avec arrivée au vélodrome Buffalo. Le coureur français Charbonnel, déjà vainqueur en 1899 a triomphé à nouveau cette année en 2 h. 51 m. 5 s., laissant loin ses concurrents, entre autres G. Thomas, la révélation de 1902 comme coureur à pied, et Len Hurst, son vieil adversaire anglais, qui l'avait battu ces deux dernières années.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France



Lire dans notre prochain numéro :

Les conclusions de Paris-Vienne
par Georges Prade.

Un peu d'Aviron
par Edmond Magnez.

Le Challenge des Femmes Aéronautes
Le Championnat de Tennis

etc., etc..

✤

A l'occasion du Congrès que le Club Alpin français tiendra du 3 au 8 août prochain, à Bagnères-de-Bigorre, pour y célébrer le centenaire de la conquête du Mont-Perdu, par Ramond, *la Vie au Grand Air* publiera :

Un numéro spécial hors série

entièrement consacré aux

PYRÉNÉES

Le texte est dû à **M. Henry Spont**, l'illustration à **M. Marcel Spont**, c'est-à-dire aux deux

Fac-simile de la couverture.

Montagnards les plus actifs et les plus autorisés de l'heure actuelle, et qui, depuis quinze ans, explorent les Pyrénées jusque dans leurs recoins les plus ignorés. Cette collaboration est la meilleure garantie du côté à la fois documenté et pittoresque de cette publication qui, nous en sommes persuadés, obtiendra auprès de nos lecteurs le succès qu'elle mérite.

Ce numéro sera mis en vente

le 20 Juillet

au prix de

50 centimes.

✤

Les concours de Femina *sont en passe de devenir célèbres par leur originalité. Le prix du dernier était un collier de perles de 10 000 francs et il a été gagné par Mme Pelain, la femme d'un des plus sympathiques agents de change de Bordeaux.*

Il s'agissait de nommer les dix qualités que doit posséder la femme. Le plébiscite a donné les résultats suivants : bonté, dévouement, douceur, ordre, sagesse, charité, modestie, patience, économie, amabilité... Quant à la fidélité, elle a été oubliée !

Le nouveau concours ouvert par Femina *est le suivant : « Nommez les quarante femmes les plus « dignes de figurer dans une académie féminine, « si cette académie devait se fonder ».*

Aux amis de nos femmes célèbres de faire une active propagande en leur faveur !

LES ÉDITEURS.

Vue d'ensemble du haras de Meautry, près de Toucques (Calvados.)

Chez les frères Watson

Entraîneurs de M. le Baron de ROTHSCHILD

Le Starting Gate de Frank Watson

La saison sportive avant le meeting normand tire à sa fin ; comme épreuves principales, nous avons encore le Prix Ragotsky, le Prix de Beauvais et le Prix Monarque à Maisons-Laffitte, le Prix Hermit et le Prix Trocadéro à Saint-Cloud, et le 4 août, la saison normande débutera par le Grand Saint-Léger de France, à Caen. A Chantilly et à Maisons, le travail — sans être moins actif — n'est plus tout à fait le même, et les entraîneurs s'occupent surtout des Deux Ans pour lesquels quelques courses viennent d'avoir lieu en Angleterre et dont les débuts vont avoir lieu chez nous les premiers jours du mois prochain. Pour la première fois en France, les départs vont être donnés dans ces épreuves avec le starting gate ; *l'appareil adopté par la Société des courses de Vichy, pour le meeting vichyssois, par la Sportive d'Encouragement pour Maisons-Laffitte — et aussi par la Société des courses d'Ostende — est celui inventé par Frank Watson, frère de J.-C. Watson, premier entraîneur de M. le baron de Rothschild. Quelques jours avant son inauguration officielle les lecteurs de la* Vie au Grand Air *vont le voir fonctionner sur le.... papier.*

◓ ◓ ◓

« Connaissez-vous les frères Watson ? » demandai-je l'autre jour à un habitué du turf. — Les frères Watson ? Ah ! alors dans le sport comme dans la littérature : J.-C. Watson, comme J.-H. Rosny ! — Point du tout, cher ami, il y a James C. Watson, et Frank Watson ; mais sur tous les champs de courses, c'est surtout James C. Watson que l'on rencontre ; Frank, de deux ans plus jeune que James, ne bouge pour ainsi dire pas de Chantilly ; il est, comme second entraîneur de l'écurie du baron de Rothschild, le « fourrier », tandis que son frère a plutôt la direction sportive des chevaux. »

L'erreur, en effet, est assez commune, beaucoup de turfistes sont persuadés qu'il n'y a qu'un seul Watson ; si le cadet des Watson est moins connu, il est en passe de devenir célèbre, au moins comme tombeur des « starters », car c'est lui l'inventeur — et son appareil est breveté dans tous les pays — d'un *starting gate* adopté déjà par la Société des courses d'Ostende, par la Société des courses de Vichy et par la Société sportive d'Encouragement. La Société des steeple-chases lui a commandé un starting gate pour son terrain d'Achères, et les autres sociétés sportives sont sur le point d'adopter également son ingénieux et très pratique appareil.

Avant de parler du starting gate, un mot sur les frères Watson : aucun des deux Watson établis en France depuis 1893 ne fut jockey, mais un de leurs frères, qui entraîne en Angleterre pour le baron Léopold de Rothschild, a monté de nombreux gagnants de l'autre côté du détroit. La famille Watson

Un groupe de yearlings pouliches du haras de Meautry.

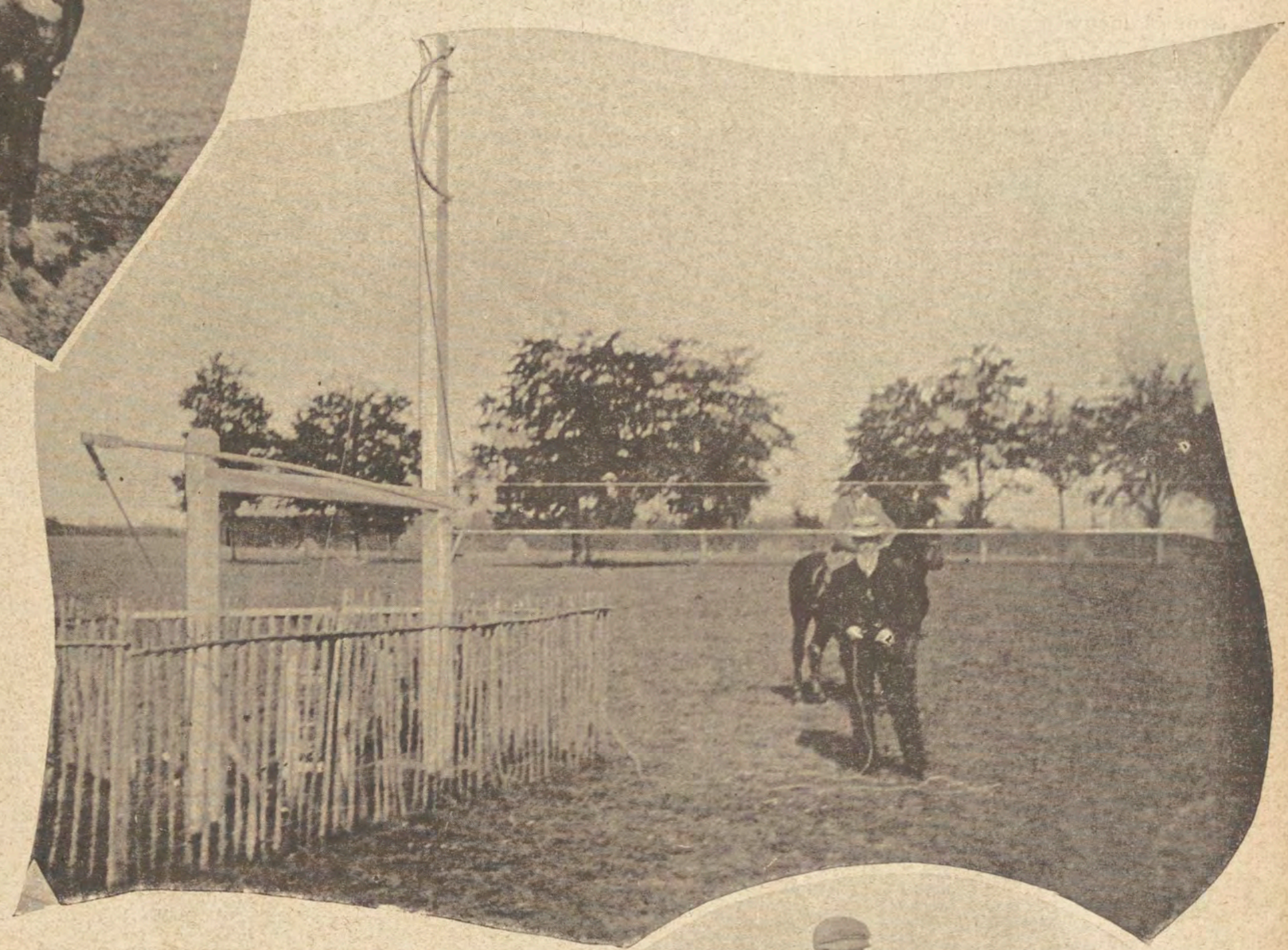
est originaire du Yorkshire ; le père — mort il y a quelques années — fut entraîneur du marquis de Tallon, du marquis Zetland, du capitaine Watt, de M. Elwyn, entre autres.

C'est lui qui, à ses débuts chez M. Orde, a élevé, en 1832, une grande jument anglaise, Beeswing, qui compte dans sa descendance Hermit, Le Heaume et le Roi-Soleil, pour ne citer que ceux-là ; c'est lui également qui entraîna Strathconan, le grand-père de Le Sancy et de Fitz Royal.

Depuis l'année de Ragotsky, — un des rares chevaux qui réussirent le double event du Prix du Jockey-Club et du Grand Prix de Paris, — les frères Watson ont la direction de l'écurie d'entraînement du baron de Rothschild. Certains croient que MM. de Rothschild ont une écurie de courses, parce que, lorsqu'on arrive à une certaine fortune, on doit faire courir ; c'est une erreur. Malgré leurs occupations multiples, les barons Alphonse et Gustave de Rothschild sont des fervents du turf ; ils ne manquent pas une réunion de Longchamps ou de Chantilly, et chaque semaine au moins une fois, ils viennent avec le baron de Brimond voir leurs chevaux à l'entraînement.

James C. Watson, premier entraineur de M le baron de Rothschild.

Lorsqu'il y a deux ou trois ans, on parla du starting gate et des essais faits en Angleterre, Frank Watson, qui avait vu les inconvénients de l'appareil adopté en Angleterre, se mit en tête de trouver un appareil plus pratique et n'effrayant pas les chevaux. A ses moments perdus, il construisit — sans posséder de connaissances spéciales en mécanique — un starting gate miniature ; — j'ai vu ce modèle qui, ma foi, fonctionne fort bien ; — il montra son essai au baron de Brimond et à MM. de Rothschild qui l'encouragèrent, et au mois d'avril dernier, il essaya pour la première fois le starting gate, de son invention, qui fonctionne aujourd'hui sur le terrain des Aigles à Chantilly. Au mois de juillet de la même année, il prenait des brevets dans tous les pays, et aujourd'hui Watson est un homme heureux car son starting gate est adopté en France et le sera peut-être en Angleterre. Qu'est-ce donc que « cette machine à donner les départs » ? Simplement un cordeau de toile de 50 mètres de longueur qui se lève au moment précis où les chevaux sont rangés en ligne droite devant lui. Vous voyez que c'est simple comme bonjour ; le tout était de trouver un système de déclanchement rapide, silencieux et d'un maniement facile. Frank Watson a réussi. Je ne décrirai pas le système très simple de déclanchement qui est actionné par l'électricité, grâce à un ingénieux mécanisme construit par Mors. Ce qui m'a surtout frappé dans cet appareil, c'est que les chevaux ne s'aperçoivent pour ainsi dire point que devant leur nez se lève un long cordeau de 50 mètres de long ; grâce à un double balancier de 3 m. 55 de longueur équilibré à 1 mètre d'une extrémité, le cordeau tendu entre les deux extrémités les plus longues des balanciers, lorsqu'on fait jouer le déclic du déclanchement, s'élève à cinq mètres de hauteur et vient à deux mètres arrière et au-dessus des chevaux ; de sorte que quand la machine fonctionne, les chevaux ne sont nullement effrayés comme si le cordeau blanc restait au-dessus de leur tête ; ils partent franchement et sans hésitation.



Le starting gate de Frank Watson sur le terrain des Aigles à Chantilly (côté gauche).

D'autre part, si, avant le déclanchement, un cheval poussant en avant, se jetait dans le cordeau, celui-ci se briserait — réparation facile — tandis que dans l'ancien starting gate anglais, le cordeau était un fil de fer ; un jour même Sam Loates manqua d'être pendu, le starting gate ayant donné le départ lorsque son cheval était trop en avant.

Bien entendu F. Watson, inventeur, n'est point constructeur, et c'est à un simple charron de Chantilly, M. Barbier, qu'il s'adressa pour construire son starting gate ; la construction en est peut-être mieux soignée qu'elle ne l'aurait été dans une grande usine.

L'hiver, lorsque les courses n'ont point lieu, on démonte avec facilité les balanciers, le petit appareil électrique, les caoutchoucs extenseurs, et il ne reste du starting gate que les deux potences de support.

J'ai vu, l'autre matin, plusieurs départs de deux ans et de trois ans avec l'appareil Watson, ils ont été parfaits et aucun cheval même parmi les plus nerveux n'a eu le moindre mouvement de recul ou de frayeur ; cependant il y en avait parmi eux qui voyaient l'appareil pour la première fois.

J'ajouterai que Frank Watson n'a pas fait de son invention une « affaire » ; comme il me le disait : « il a travaillé pour le bien des chevaux et des courses et pas autre chose, heureux s'il a pu se rendre utile » ; c'est la seule satisfaction qu'il désire ; elle ne lui fera pas défaut, j'en suis certain.

PAUL MÉGNIN.

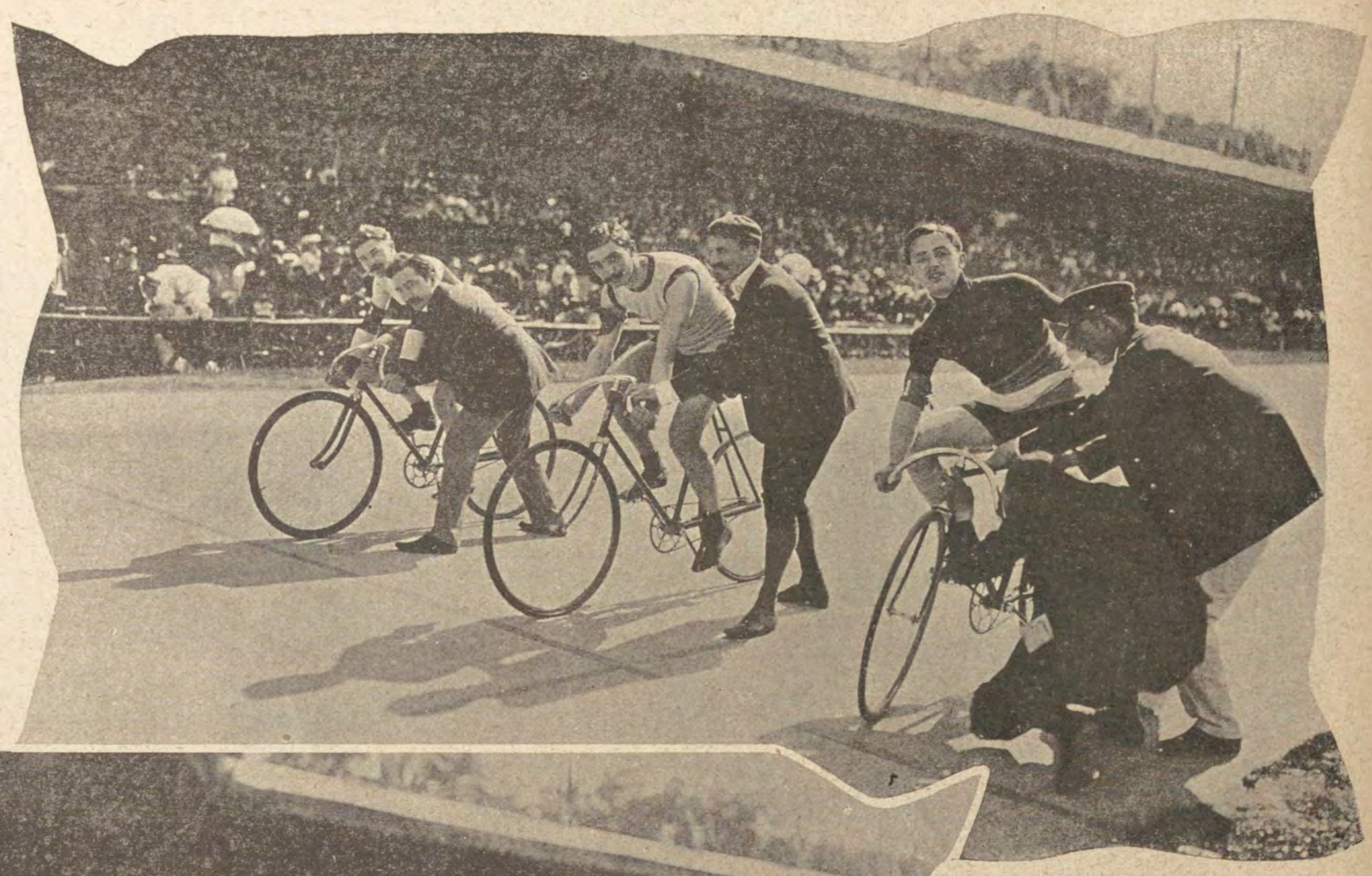
Milton Henry, premier jockey de l'écurie Rothschild.

Le Grand Prix de Paris Cycliste

Les nécessités de l'actualité nous ayant contraint de consacrer notre dernier numéro à la course Paris-Vienne, nous avons du remettre à aujourd'hui le compterendu du Grand Prix de Paris. Les photographies que nous avons publiées de cet inoubliable raid à travers l'Europe centrale ont été d'un intérêt trop général pour que nos lecteurs, même les plus passionnés pour la bicyclette, aient pu nous en vouloir un seul instant.

◔ ◔ ◔

POUR la neuvième fois, le Grand Prix de Paris est couru, et cette fois encore, il nous a valu une de ces belles fins de course comme nous sommes habitués



Le départ du Grand Prix amateurs (Ernest 3e, Sanz 2e, Piard 1er)

d'en voir sur le ciment de la Piste municipale. Nous avons suffisamment montré que nous ne ménagions point, quand il le fallait, les critiques, pour ne pas nous déclarer très satisfaits du résultat.

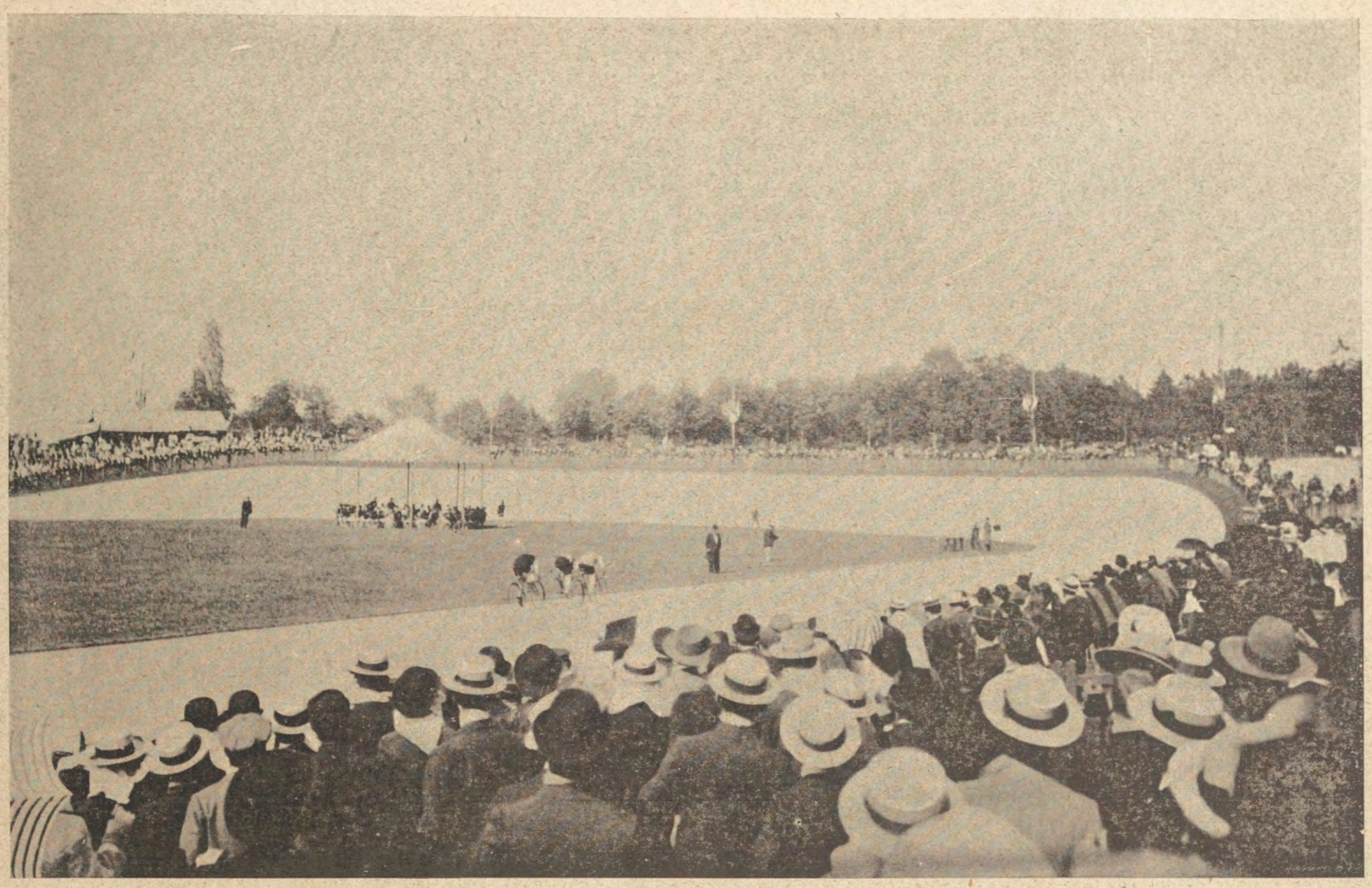
Au point de vue sportif s'entend. Le meilleur homme a gagné, Le *meilleur*, je ne dis pas le *plus vite*, et encore faudrait-il s'entendre. Il va de soi, il est assez naïf d'y insister, que Meyers, étant arrivé premier, a été le plus vite sur le parcours total, le plus vite sur les 300 mètres qui ont constitué la véritable course, et peu m'importe qu'ait été le meilleur temps des 100 derniers mètres de Grogna ou d'Ellegaard. L'homme qui part à la poursuite d'un rival va plus vite que celui qui est parti en tête, c'est une vérité acquise, et il faut toute une différence de classe entre des adversaires pour que l'un d'eux, ayant décollé le peloton en un démarrage, augmente son avance jusqu'au poteau.

Là n'est donc pas la vraie lutte. Le vrai combat, c'est celui qui se livre quand l'homme est rejoint, quand il voit la roue de son adversaire empiéter sur sa machine, s'avancer à son pédalier, joindre son moyeu d'avant et que, dans une détente de ses muscles, dans une crispation de tout son être, il résiste à ce dernier assaut et fait passer sa roue sur la ligne, ne serait-ce que d'un centimètre, en avant de celle de son rival.

Le départ du Grand Prix professionnels (Grogna 2e, Ellegaard 3e, Meyers 1er).

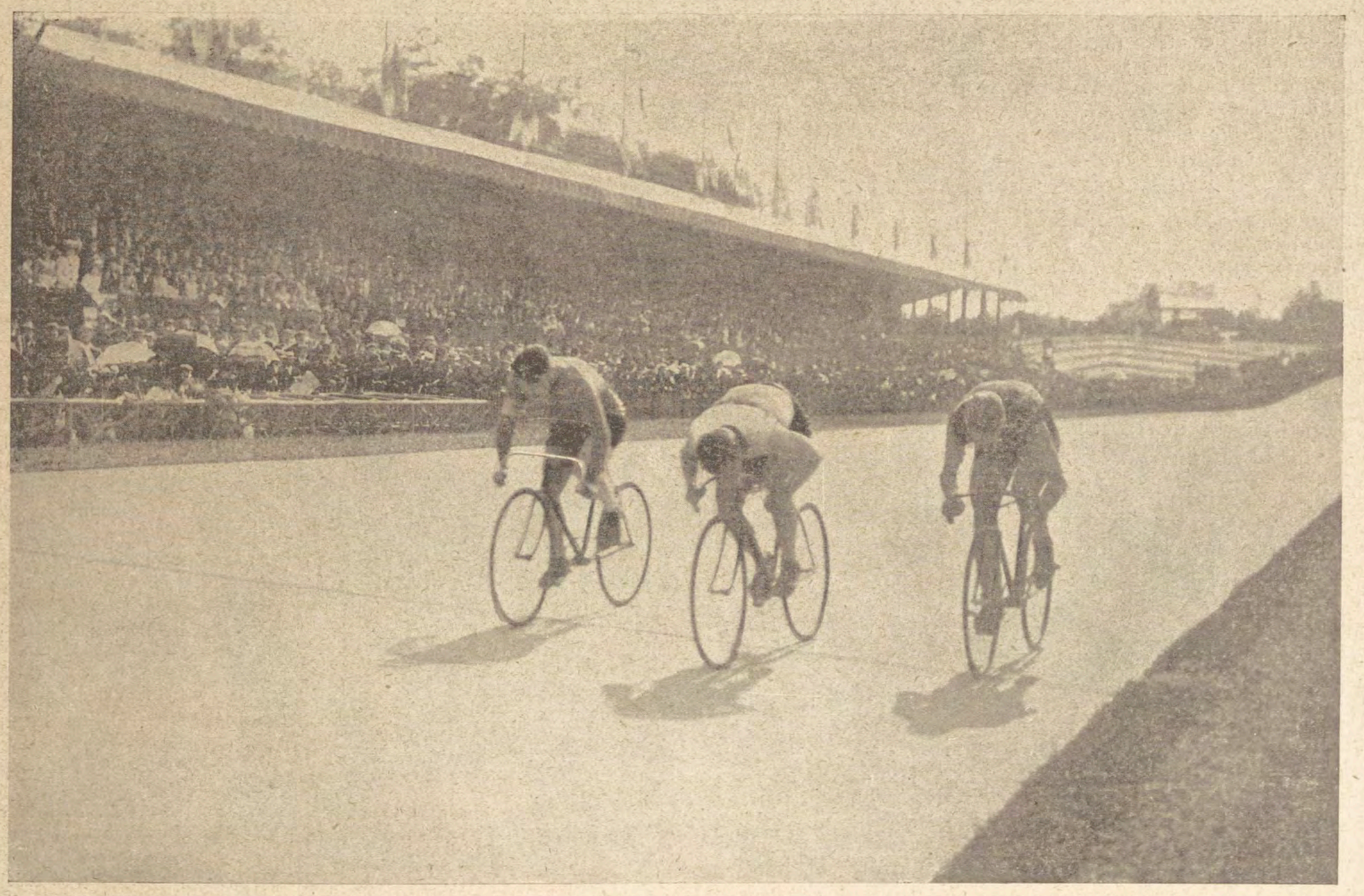
Lepoutre. Linton. Cornet. Taylor. Bouhours.

Le Prix du Conseil Général, une heure avec entraîneurs.



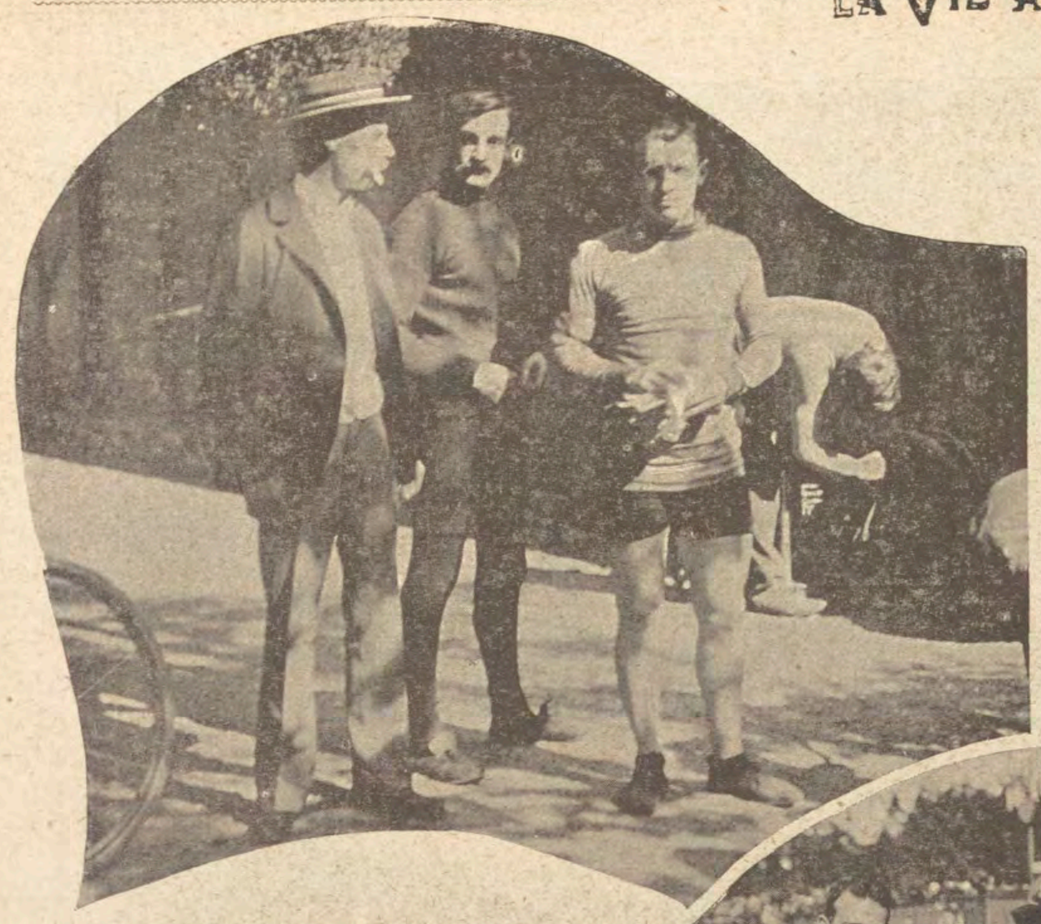
LE GRAND PRIX A 100 MÈTRES DE L'ARRIVÉE.

Grogna et Meyers ont entamé une terrible lutte qui, à ce moment, semble devoir tourner à l'avantage du Belge, tandis qu'Ellegaard, décollé par le démarrage de Meyers, a réussi à rattraper sa roue.



L'ARRIVÉE DU GRAND PRIX.

Meyers l'emporte de quelques centimètres sur Grogna. Ellegaard, qui n'a trouvé que trop tard un jour à la corde, est troisième à une demi roue.



Grogna après la défaite.

3 000 francs pour cinq cents mètres! 600 francs les cent mètres, le petit curé trouve que c'est cher.

La poignée de main après la lutte.

Ellegaard et Meyers prouvent qu'on peut être rivaux sans cesser d'être amis.

Les deux vainqueurs.

Piard, le gagnant des amateurs, et son camarade Meyers, ne peuvent résister aux arguments du photographe de la Vie au Grand Air.

Et s'il est dur de rejoindre l'adversaire qui vient de prendre deux longueurs d'avance, croit-on qu'il soit moins méritant, celui qui les a prises.

Si l'on suppose que les trois concurrents ont eu a dépenser une même somme d'énergie musculaire mise en action par une même quantité d'influx nerveux, n'est-il pas permis de supposer qu'en surveillant ses adversaires, en guettant le moment propice, tout son être tendu vers le point précis de la piste où il a décidé de placer le démarrage qui va les laisser sur place, puis en partant, dans une détente de tous ses membres, l'homme qui est parti devant n'a pas dépensé déjà une notable partie de cette force mystérieuse que ses concurrents vont employer à le poursuivre ?

Et puis, le fait est là, le coureur hollandais a résisté par deux fois à l'attaque de Grogna, dont la pointe finale est terrible, pendant qu'Ellegaard dans un élan prestigieux, revenait sur lui à la corde, et c'est ce double effort qui ajoute pour nous au mérite de sa victoire.

Dirai-je que Meyers est un sympathique ? Que tout le monde a été heureux de le voir, enfin, inscrire son nom sur la liste des vainqueurs d'une épreuve classique ? Tout cela est connu et n'a rien à faire avec le sport.

Ce que je voudrais dire, c'est que ce Grand Prix qui nous donna une si belle course fut, et c'est une considération dont il faudra tenir compte, tant que l'épreuve municipale sera disputée dans les mêmes conditions, un four.

Tandis que l'an dernier, le total des recettes s'était élevé à 39 929 fr., il ne fut cette année que de 31 226 fr. soit un écart de 8 700 fr. en chiffres ronds.

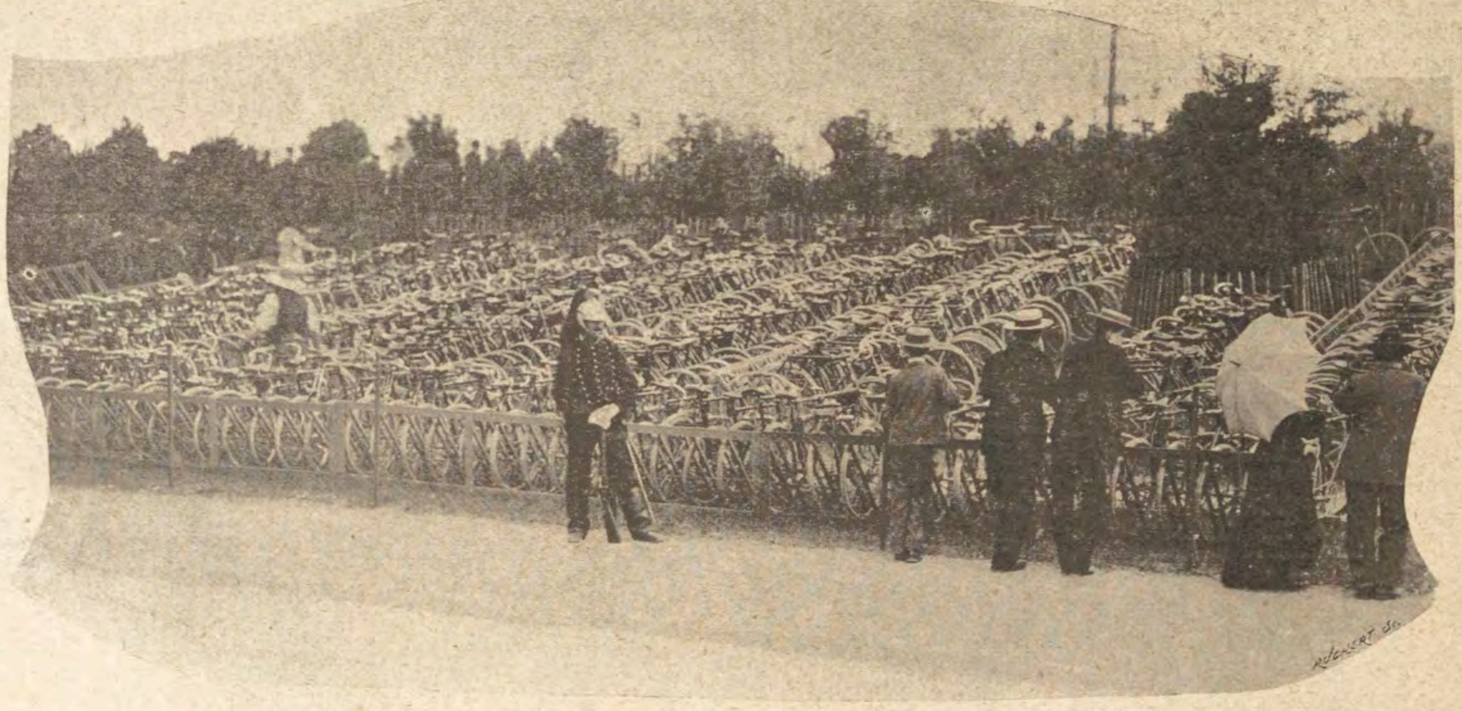
C'est une somme, mais ce qu'il y a de plus intéressant pour l'historien qui recherche les causes, c'est que la première et la seconde journée du meeting furent marqués par une plus-value qui dépassa 3 000 francs, tandis que la moins-value fut de 11 000 francs. Cette diminution, l'année même où l'on constate une recrudescence du sport cycliste est grosse de conséquences pour l'avenir du Grand Prix.

A quoi peut-on attribuer cette baisse inattendue ?

Un des premiers motifs, c'est précisément cette augmentation du nombre des réunions de courses, qui nous a déjà montré sur l'une ou l'autre des deux pistes parisiennes tous les hommes qui vont se retrouver sur le ciment de la piste municipale. Il n'y a plus d'inattendu, plus d'imprévu. Nous savons parfaitement qu'Ellegaard et Meyers se valent sensiblement ; nous savons que Grogna, plus vite peut-être qu'eux sur 50 mètres, manque souvent de cœur et toujours de tête, qu'il est irrégulier et dans l'ensemble inférieur aux deux premiers. J'en dirai autant de Rutt. Les autres sont plus bas. Il n'y avait donc pas dans ce Grand Prix de 1902 cette recherche du meilleur homme, ou cette confirmation du champion qui suffit pour attirer les foules aux Grands Prix précédents.

Ah ! si on avait eu Jacquelin ! — Jacquelin, il n'y a pas à le nier, c'est l'homme du public, c'est celui dont le nom, sur les affiches, suffit pour faire recette. C'est pour le voir courir le Prix de l'Espérance, qu'on était venu jeudi à Vincennes et s'il l'avait gagné, il y aurait eu foule le dimanche suivant. Et notez que ce n'eût pas été seulement une foule de gobeurs. J'ai un excellent ami, très bon sportsman, qui n'est ni Chauviniste ni Jacqueliniste pour deux sous et qui me faisait cet aveu : Je ne suis pas allé au Grand Prix parce que Jacquelin n'y était pas ! Parce que Jacquelin c'est l'homme des surprises. Avec lui, une cause n'est jamais gagnée pour les autres et s'il s'était repêché jeudi, il eût été fort capable de gagner dimanche. J'y serais allé pour voir comment il gagnerait.

MARCEL VIOLLETTE.



Un coin du garage.

Quel terrain d'opération pour les spécialistes du vol de bécanes ! Heureusement qu'elles sont gardées par un dragon, qui n'a rien de celui des Hespérides.

(Clichés J. Beau).

Kuhn, du Burdigala, gagne le championnat des 110 m. plat en 12 s. devant Lavilette.

Klingelhœfer, du Racing-Club, gagne le championnat des 110 m. haies en 18 s. 3/5

LES CHAMPIONNATS D'ATHLÉTISME

La caractéristique de la quinzième réunion annuelle des championnats de France de courses à pied et concours athlétiques, donnée le 28 juin dernier sur la piste du Racing-Club de France au bois de Boulogne, est l'énorme quantité d'engagements d'athlètes des départements et surtout les succès qu'ils ont obtenus.

Ces succès sont sans précédent ; les provinciaux ont, en effet, gagné cinq championnats sur les douze au programme, c'est juste autant qu'ils en avaient rapporté depuis quatorze ans. Rien n'est plus significatif des immenses progrès qu'ont faits en France les sports de plein air.

✠ ✠ ✠

Les efforts de l'Union des Sociétés Françaisees de Sports Athlétiques sont bien prêts de recevoir enfin la récompense, l'unique récompense qu'ambitionnent les sportsmen désintéressés qui se sont dévoués à sa belle œuvre, les sports de plein air pratiqués dans le moindre village, dans la plus petite bourgade.

Mat.et, du Sport Athlétique Bordelais, gagne le championnat des 400 m. plat devant Chastanié, en 50 s. 4/5.

Il en résultera que les championnats de France deviendront de plus en plus difficiles à conquérir. La sélection des athèltes s'exerçant sur un plus grand nombre d'individus, les clubs parisiens perdront cette écrasante supériorité qui fut pendant longtemps leur apanage, supériorité qui décourageait forcément les athlètes des départements.

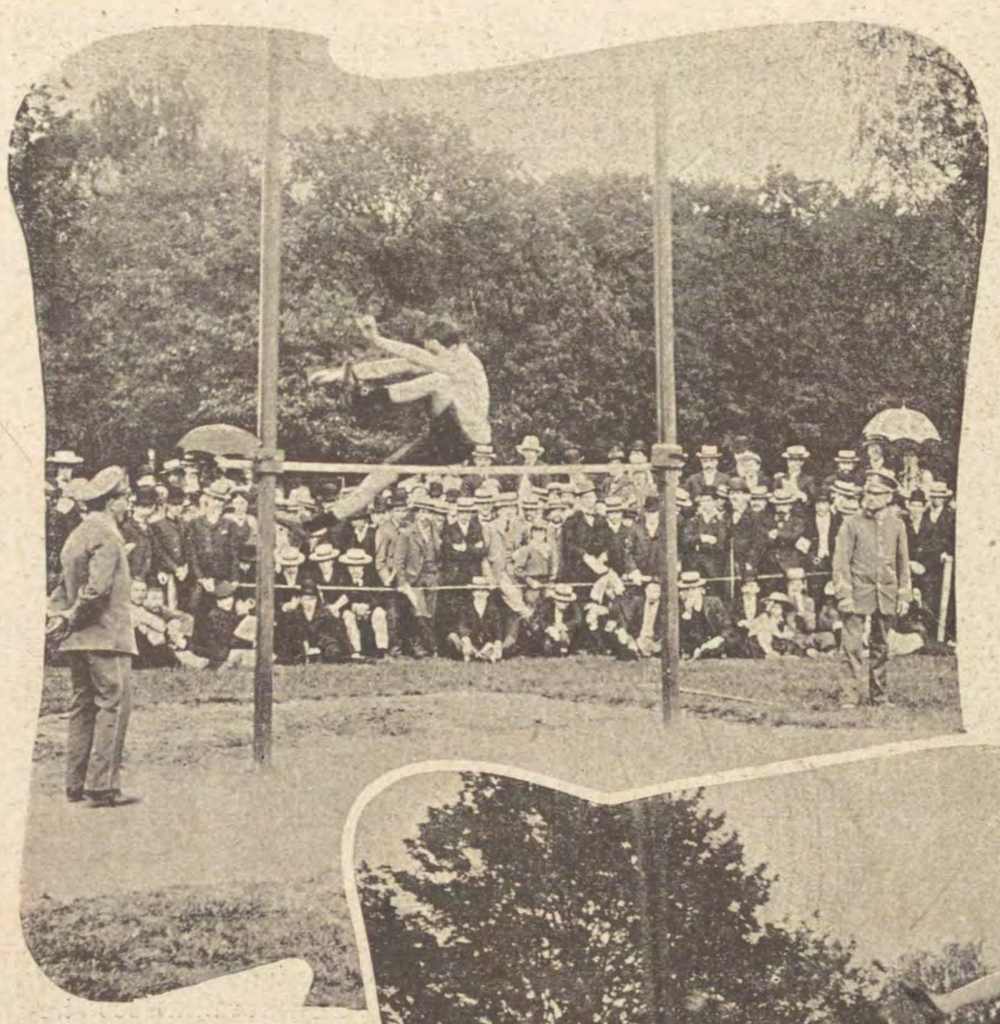
Les différents championnats régionaux avaient bien fait prévoir que certains résultats étaient meilleurs que ceux obtenus à Paris. Cependant on était un peu sceptique, il s'en faut de si peu pour qu'un chronométreur prenne mal le temps d'un 100 mètres, ou pour qu'on se trompe en mesurant un saut en hauteur. On avait tort, les performances accomplies sur le terrain de la Croix-Catelan confirment celles faites à Bordeaux, au Mans et à Alençon.

La pléiade des concurrents venus de Bordeaux a été particulièrement remarquée. Il y avait là un lot de robustes gaillards aux reins rablés, aux muscles souples, aux corps harmonieux dans la proportion de leurs membres exempts de ces déformations produites par l'abus d'un travail musculaire ne s'appliquant qu'à une partie du corps.

Kuhn, du Burdigala, s'est offert le 100 mètres en 12 s., battant facilement ses adversaires. Mattet, quoique soldat au 144e d'infanterie et n'ayant que peu de loisirs pour s'entraîner, a triomphé dans le 400 mètres de Chastanié, le crack du Racing-Club, avec le temps de 52 s. 4/5, et enfin Grelet, du Stade Bordelais, a passé 3 mètres dans le saut à la perche avec une aisance et une souplesse très remarquées. Tel est le trio des triomphateurs bordelais.

Les victoires des départementaux se complètent par celles de Gomond, du Stade Alençonnais, qui a sauté 6 m. 46 en longueur, et d'Eynard, de l'Union Sportive du Mans — un sergent du 117e d'infanterie de la taille d'un tambour-major — qui a lancé le disque à 36m.03. Cette performance bat le record du lancement du disque que détenait Paraskevopoulos avec 34 m. 19. Ce même Paraskevopoulos a été classé second avec un jet de 34 m. 58.

Il n'y a pas à l'actif des coureurs des départements que des premières places. Certains champions régionaux ont su prendre des places d'honneur, c'est-à-dire se classer dans les trois premiers. Tels Gomond, du Stade Alençonnais; troisième dans le 100 mètres; Sereppet, du Racing-Club Roubaisien, second dans le lancement du poids avec 11 mètres 67 (ce n'est que l'après-midi, au cours de la définitive compétition, que Paraskevopoulos le battait); Molinier, du Stade Bordelais, second dans le saut en hauteur avec 1 mètre 66; Dalban, du Stade Grenoblois, second dans le saut en longueur avec le joli saut de 6 mètres 42 (quatre centimètres de moins que le champion Gomond, un Alençonnais); Garnier, de l'Union Sportive du Mans, Rachon, du Stade Bordelais, Sauvageot, du Racing-Club Bourguignon, Savanes, de l'Union Sportive de Saint-Omer, Debarge, du Stade Roubaisien, tous les cinq ayant sauté



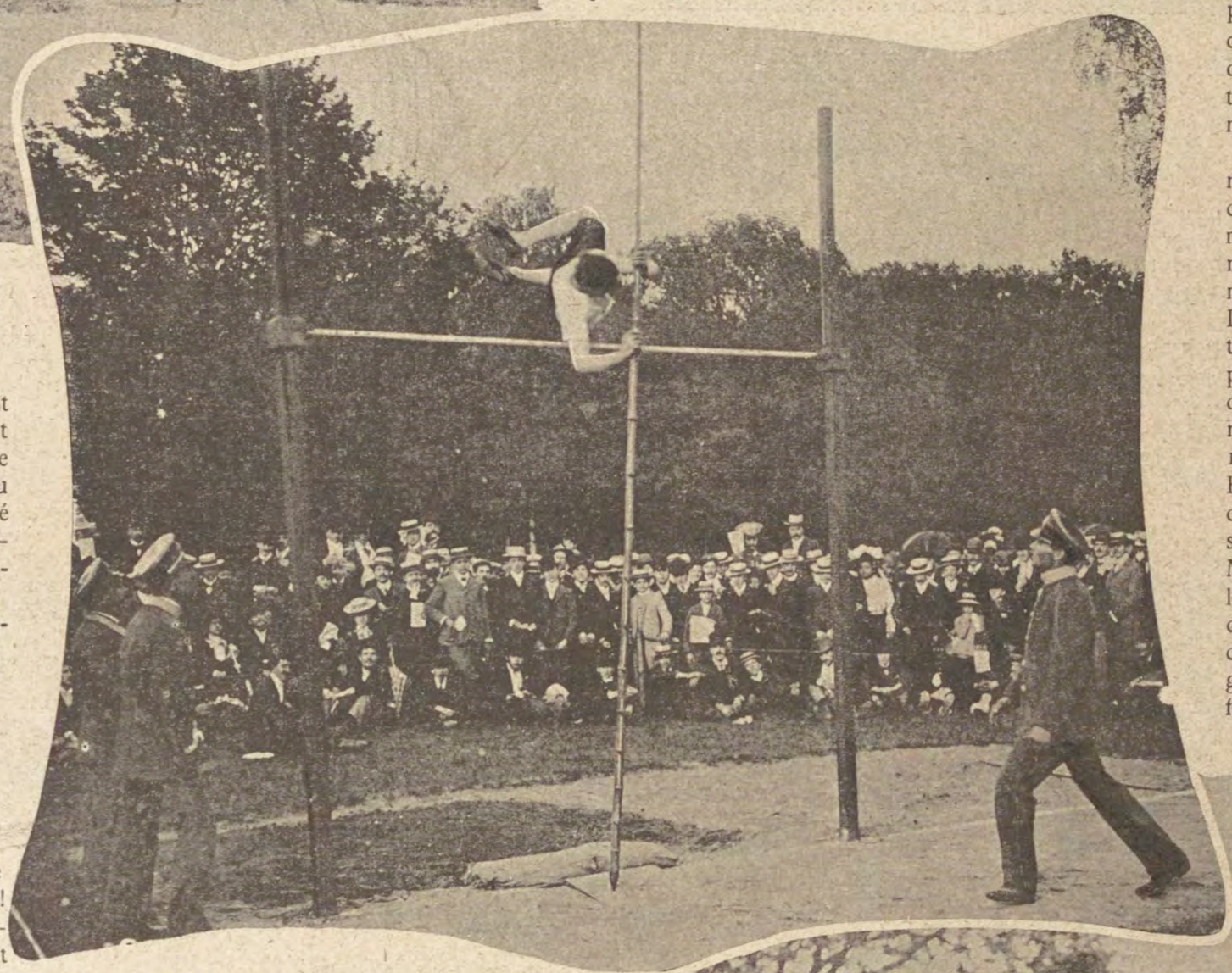
Monnier, de la Société Athlétique de Montrouge, saute 1 m. 70 gagnant le championnat de saut en hauteur.

2 mètres 40 dans le saut à la perche et venant immédiatement après le champion ; Sarrien, du Stade Bordelais, classé second dans le steeple-chase, derrière de Fleurac.

Eloquente énumération qui prouve combien j'ai raison de conseiller aux athlètes parisiens de ne pas s'endormir sur les lauriers qu'ils ont acquis en ces dernières années.

Attention Parisiens mes frères, pour le championnat de 1903 !

Les Parisiens ont conservé pour eux sept championnats et sur ce nombre le Racing-Club de France s'en est adjugé six !



Grelet, du Stade Bordelais, gagne le championnat de saut à la perche avec 3 mètres.

Il a gagné le 110 mètres haies avec Klingelhœfer (T. 12 s. 1/5), le lancement du poids avec Paraskevopoulos lançant le boulet de 7 kil. 250 à 12 m. 01 et battant le record de France qu'il détenait avec 11 m. 93 ; le 400 mètres haies encore avec Klingelhœfer (T. 58 s. 4/5), le 1 500 mètres avec Deloge l'invincible (T. 4 m. 16 s. 1/5), le 800 mètres avec Langlais (T. 2 m. 2 s. 1/6) et enfin le 4 000 mètres steeple avec de Fleurac (T. 14 m. 32 s. 1/5).

Monnier, de la Société Athlétique de Montrouge, s'est offert le saut en hauteur avec 1 m. 70, complétant ainsi le chiffre de sept victoires à l'actif des Parisiens.

Un autre excellent symptôme qu'il est bon de signaler, c'est l'affluence du public. Beaucoup trop de réunions organisées par l'U. S. F. S. A. se donnent devant une galerie restreinte d'amis des concurrents pour qu'on ne constate pas avec joie qu'il y avait plus de 2 000 personnes à la Croix-Catelan et que la recette a été convenable sans être, hélas ! encore suffisante pour couvrir les frais.

L'U. S. F. S. A a l'ambition de vouloir arriver à payer intégralement le déplacement de ses champions régionaux à Paris — elle ne peut actuellement qu'y contribuer pour une part trop minime ; — elle ne pourra le faire que le jour où les recettes le permettront.

Pour cela, il faut que les organisateurs sachent choisir la date de cette grande manifestation athlétique et éviter, comme c'était le cas cette année, qu'elle coïncide avec une autre fête du muscle, en l'espèce c'était la première journée du Grand Prix cycliste de Paris.

Il est également nécessaire que les pouvoirs publics soient invités. Il n'est pas de petite solennité gymnique qui n'ait son représentant officiel. L'U. S. F. S. A. ne fera connaître la grandeur de son but, ne montrera les résultats obtenus qu'en provoquant la présence d'un membre du gouvernement le jour des championnats de France. S'il faut pour cela élever une tribune et la draper des banales tentures flanquées des inévitables drapeaux, qu'elle s'y résigne. C'est le seul moyen peut-être d'obtenir les subventions auxquelles elle a droit, subventions si largement données à des manifestations certes intéressantes, mais, hélas ! doublées de toute une organisation qui n'est pas sans avoir d'affinité avec la politique.

L'U. S. F. S. A. ne veut et ne doit pas faire œuvre politique ; tous les hommes de bonne volonté ont accès dans son sein, c'est entendu. Elle a pourtant à la place Beauvau la réputation d'avoir à sa tête des hommes qui sont les adversaires du régime républicain. Il faut faire cesser ce malentendu le plus tôt possible. A ses dirigeants de s'y employer et, pour ma part, voici déjà deux ou trois ans que je dis et redis ces choses.

Les championnats de France ont eu leur épilogue dans la journée dite des Grands Prix du Racing-Club qui fut, comme à l'ordinaire, organisée huit jours après par le club doyen. Quoique ce fût une réunion de famille, elle n'en avait pas moins amené un millier de spectateur sur la pelouse de la Croix-Catelan qui la veille avait vu une délicieuse garden party réunir la société la plus select et la plus élégante. Les spectateurs ont fortement applaudi les concurrents, tous leurs parents ou amis, tandis que l'excellente musique du 101e de ligne faisait entendre ses plus brillants morceaux.

Malgré des forfaits assez nombreux parmi lesquels celui d'Orton a été le plus regrettable, les épreuves n'ont pas manqué d'intérêt. L'excellent coureur Deloge a gagné pour la troisième fois les 1 000 m. plat, qualifié Grand Prix de Paris, battant Ragueneau, son vieux rival, de 15 mètres, en 2 m. 15 s. 4/5. En même temps, le record de France était battu d'une seconde. Après la course, M. Paul Lejeune a rappelé les récents succès du club dans les différentes branches de sport, et prodigué aux vainqueurs ses félicitations.

PAUL CHAMP.

Le championnat de lancement du disque est gagné par Heymard, de l'Union Sportive du Mans, avec 36 m. 03.

LA COURSE DE MARATHON (6e année). — CONFLANS-PARIS

1, Dessertemme, de l'Union athlétique de Maisons-Laffitte, passe premier à la Croix de Noailles. — 2. Un entraîneur chargé de victuailles. — 3. Vianzoni, de l'Union athlétique de Paris, a réussi à s'échapper. Il passe premier à Rocquencourt. — 4. Desgranchamps (153) et Cibot (52), dans la forêt de Saint-Germain. — 5. Lutte acharnée entre les deux anciens rivaux, Neveu (125) et G. Thomas (17). — Le benjamin de la course, le jeune Mariage (14 ans et demi), arrivé après la fermeture du contrôle, fait dans le pesage une collecte improvisée, qui lui rapporte plus que s'il s'était classé dans les dix premiers.

Les Championnats d'Aviron en couple et les Régates du Rowing-Club de Paris

Les dirigeants des différents sports devraient bien s'entendre, une fois pour toutes — et cela ne semble pas bien difficile, si l'on réfléchit que des traités lient les diverses fédérations qui régissent les sports en France — pour que leurs plus importantes manifestations ne se donnent pas le même jour. C'est ainsi que le 29 juin nous eûmes, outre l'arrivée de la course d'automobiles Paris-Vienne, le Grand Prix de Paris Cycliste et les championnats de France d'Aviron.

Naturellement, ce sont ces derniers, si bien organisés qu'ils eussent pu être, qui ont pâti de la concurrence, aussi bien au point de vue du public qu'au point de vue du retentissement dans la presse et dans le monde sportif.

Roche et d'Heilly (Rowing-Club), champions de France en double-scull.

Hiser, champion des juniors en skiff.

Il n'y a pas lieu de s'étonner du très vif succès obtenu par les championnats de France en couple et les régates du 29 juin dernier, puisque c'est le Rowing-Club de Paris qui s'était chargé de leur organisation.

Celle-ci, absolument parfaite, a valu à ses auteurs de sincères et unanimes félicitations. J'y joindrais bien volontiers les miennes si je ne craignais pas d'effaroucher la modestie, déjà tant éprouvée, de MM. Lagogué, Patry, Courageux, G. Hosser, etc.

Quand j'aurai dit que MM. Kock et Chenal jugeaient les arrivées et que M. Sévin, président de la Fédération Parisienne, à bord du magnifique pétrolier de M. Tellier, arbitrait les courses, on comprendra comme moi que le Rowing-Club avait mis tous les atouts dans son jeu.

Le beau temps, de plus, ayant consenti à faire partie du programme, le public avait envahi les rives entre le pont Bineau et le pont d'Asnières. Ce ne sont pas les rowingmen qui s'en plaindront.

Le championnat junior de France a procuré l'occasion à Hiser, de la Société nautique Soissonnaise, de prendre sa revanche sur Reverchon, du Cercle de l'Aviron de Lyon, champion l'an dernier. La lutte entre les deux rivaux a été splendide, et, pendant 1200 mètres, il nous a été donné d'assister à un bord à bord passionnant. Ce n'est qu'à cette distance que le rameur soissonnais a pu passer et s'assurer un avantage décisif sur son adversaire. Quant à Colman, de l'Émulation Nautique de Boulogne-sur-Mer, il n'a joué aucun rôle dans la course.

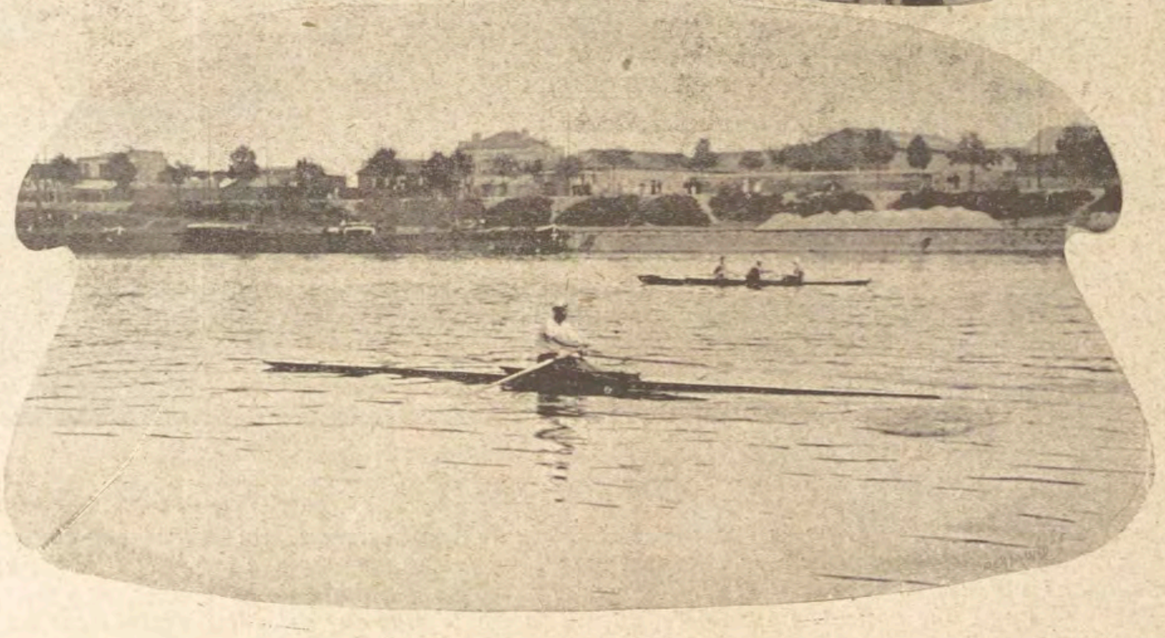
Le nouveau champion junior, merveilleusement bâti, a ramé avec un calme, une sûreté de soi-même bien rares chez un jeune rameur; aussi, les plus hautes espérances lui sont-elles permises. Sa façon courtoise de courir lui a, en outre, attiré toutes les sympathies.

D'Heilly et L. Roche, du Rowing-Club de Paris, ont brillamment enlevé le championnat en double-scull, battant G. Vanheeckoet et Deguine, de l'Émulation Nautique de Boulogne-sur-Mer.

Puis, Prével, du Club Nautique de Nice, a triomphé sans grand effort de Hiser et G. Vanheeckoet.

Le sculler niçois qui, l'année dernière, n'avait pu défendre son titre, ayant quitté le maillot de rameur pour endosser le dolman d'artilleur, et dont l'éloge n'est plus à faire, n'a rien perdu de ses brillantes et extraordinaires qualités...

Prével, champion de France en skiff.



Le départ des skiffs seniors.

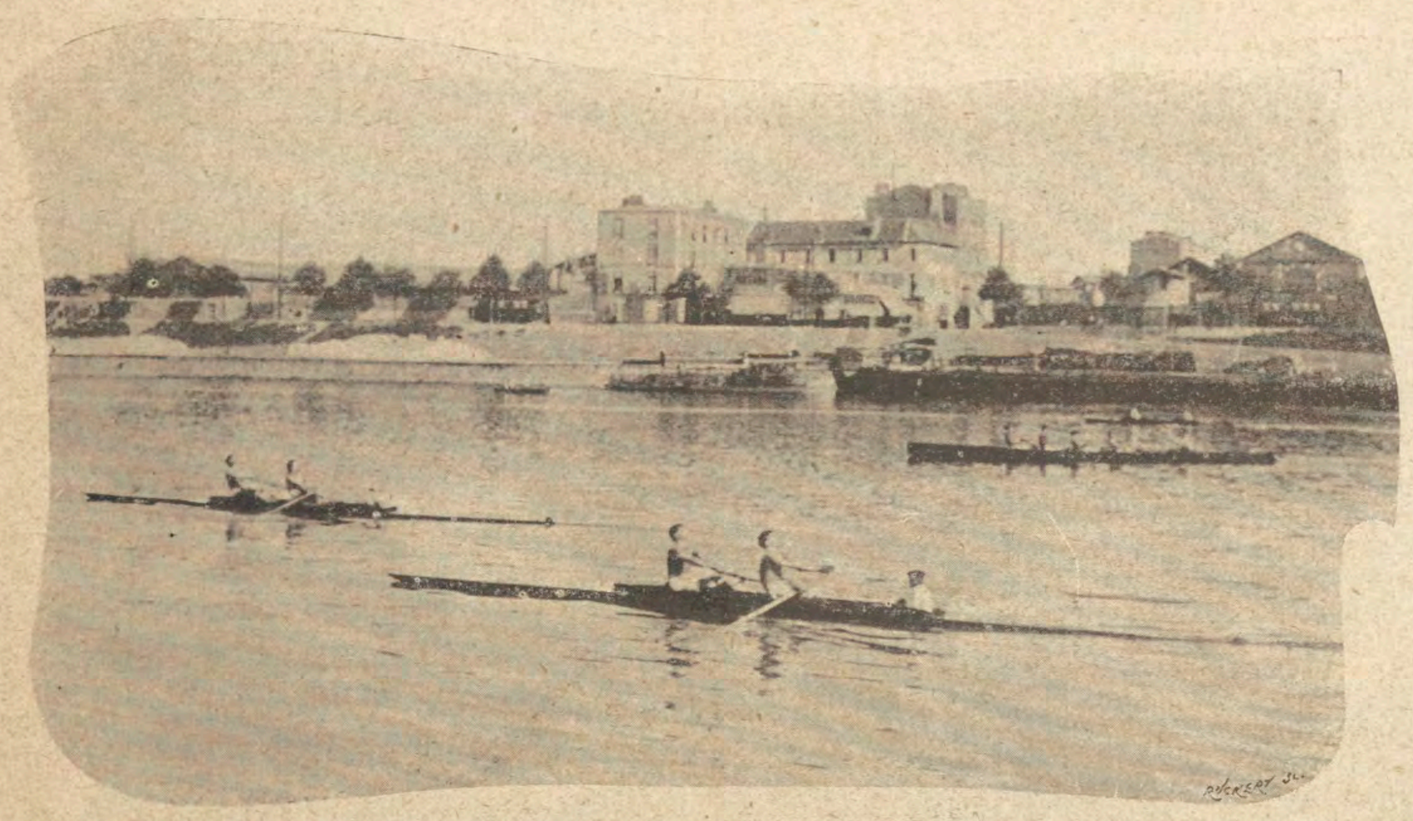
ni de ses défauts. C'est toujours la même lenteur au départ, le même retour trop rapide sur l'avant; mais quelle puissance dans la passée dans l'eau! Quelle énergie dans l'enlevage! Quand cet homme arrive sur un concurrent, ce concurrent quel qu'il soit est passé irrésistiblement.

A l'heure actuelle, il n'est sûrement pas, sur le continent, un rameur à opposer à notre champion.

Les autres épreuves, en pointe, n'ont pas été éclipsées par les championnats en couple. Toutes ont été intéressantes et se sont montrées dignes du cadre.

A deux, les rameurs soissonnais Tellier et Beauchamps, rameurs puissants et éprouvés, ont eu facilement raison des frères Bensa, de la Société Nautique de la Basse-Seine, qui ont battu eux-mêmes, aisément, Colman et Noël, de l'Émulation Nautique de Boulogne-sur-Mer.

La course à quatre rameurs juniors, gagnée par le Cercle Nautique de France (Saurel, Herbinet, Terrail et Hammacher), a été fort jolie et a donné lieu à une très belle lutte, pour la seconde place, entre l'équipe du Club Nautique de Lyon (Trolliet frères) et celle de la Société Nautique de Pontoise (Naudeau frères, Groux et Villermant). Ce n'est que tout à fait sur la fin que les Lyonnais ont pu prendre un très léger avantage. Il faut certes les louer, mais il convient aussi de féliciter les équipiers de Pontoise qui, peu doués



S. N. de Soissons. S. N. de la Basse Seine.

L'arrivée du championnat des deux seniors.

sous le rapport physique, ont déployé une énergie qui mérite d'être admirée et encouragée.

Le Club Nautique de Paris, qui s'est vaillamment défendu, a terminé très près.

La victoire de l'équipe du Rowing-Club de Paris, dans la course à quatre rameurs seniors, a causé une surprise générale. Peu entraînée, elle a lutté avec une énergie extraordinaire contre celle du Cercle Nautique de France (Rigaud, Peyrouny, Rigollot et Besland) pendant près de 1500 mètres, et a réussi à gagner par trois longueurs. Je sais bien que les rameurs du Rowing-Club s'appelaient Bouttemy, d'Heilly, Sculfort et L. Roche, mais ce n'est pas leur seule qualité qui les a fait vaincre. Ils ont superbement ramé et leur style a fait impression. On sentait la main habile de Lambert.

Il est bien regrettable que l'équipe de Soissons, ayant cassé une barre de pied peu après le départ, n'ait pu prendre part à la lutte; nous aurions assisté, vraisemblablement, à une rencontre émouvante. Ce sera, espérons-le, pour les championnats de Paris.

On s'est réuni après les courses au coquet garage du Rowing-Club de Paris où avait lieu la distribution des prix.

M. Lagogué, président du R. C., président de la Fédération Française, a critiqué avec sa bonne humeur coutumière, mais aussi avec son énergie habituelle, les rameurs qui abandonnent en course, dédaignant l'accessit.

Les applaudissements qui ont accueilli ses paroles lui ont démontré que tout le monde partageait sa façon de penser.

Il n'y a pas de déshonneur, en effet, à être battu quand on a fait tout ce qu'il fallait pour vaincre. Les rameurs doivent comprendre cela, de même que le public doit savoir apprécier l'effort fourni, le courage déployé, l'énergie dépensée par celui auquel la victoire ne daigne pas sourire.

La vieille expression « Væ Victis » ne doit pas trouver d'écho en sport. Elle a d'ailleurs porté malheur à ceux qui l'avaient proférée. Qu'on s'en souvienne !

Un mot, sur une épreuve dont le titre a pu paraître bizarre, le « match des 300 ans » !

La Société d'Encouragement au sport nautique et la Société Nautique de la Basse-Seine, en fondant le match à huit rameurs dit « Des 300 ans », ce qui veut dire que la somme des âges des huit hommes composant les équipes ne doit pas être inférieure à 300, ont fait une tentative intéressante.

La Basse-Seine a gagné facilement ce premier match qui sera désormais annuel.

Passons maintenant à une nouvelle qui va faire sensation dans le monde du rowing. Dans les conversations que j'ai eues si souvent avec mes amis rowingmen, que de fois n'avons-nous pas regretté que l'appui apporté par la presse sportive à l'aviron fût tout moral, tout platonique.

Certes, il ne faut pas médire de cet appui, il nous a fréquemment rendu de grands services ; mais notre sport mérite lui aussi des encouragements... tangibles. Il y avait donc une lacune à combler. Grâce à la « Vie au Grand Air », toujours soucieuse des intérêts sportifs, c'est aujourd'hui chose faite.

En effet, à partir de cette année, un *challenge*, consistant en un objet d'art d'une valeur de *mille francs*, offert par M. Pierre Lafitte, notre directeur, sera mis à la disposition du Comité des Régates Internationales de Paris, pour être affecté à une épreuve internationale à l'aviron. Cette épreuve portera le nom de « Coupe de la Vie au Grand Air ».

Ce challenge, d'après les négociations qui viennent d'aboutir, sera attribué à une course nouvelle, figurant au programme des prochaines Régates Internationales de Paris, à courir le 15 août prochain, pour *équipes seniores* à *quatre rameurs* SANS BARREUR.

Tombé en désuétude chez nous, cet armement jouit en Allemagne, en Angleterre, en Hollande, etc... d'une faveur considérable. Il implique les qualités de sang-froid, d'ensemble et de style qui sont l'apanage des seuls grands rameurs.

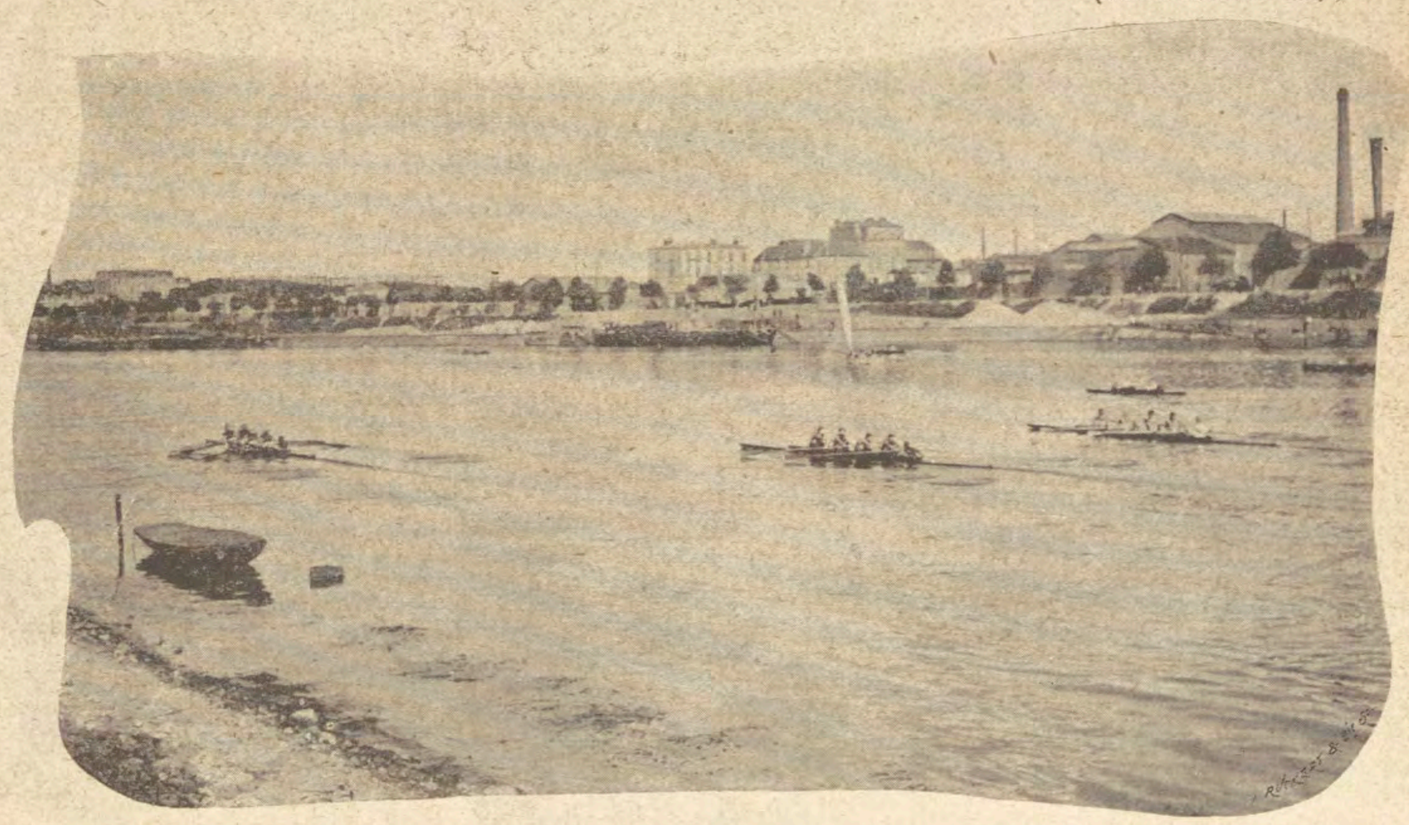
Et je ne doute pas que cette épreuve ne reçoive dans les milieux nautiques l'accueil le plus chaleureux, car, si pour les jeunes elle constitue une innovation, elle reportera les anciens au temps des Lein, des Lambert, des Cusin, des Lacroix, des Lefebvre, etc... qui composèrent les célèbres équipes du défunt Cercle de l'Aviron de Paris.

EDMOND MAGNEZ.

(Clichés Simons et Emy.)

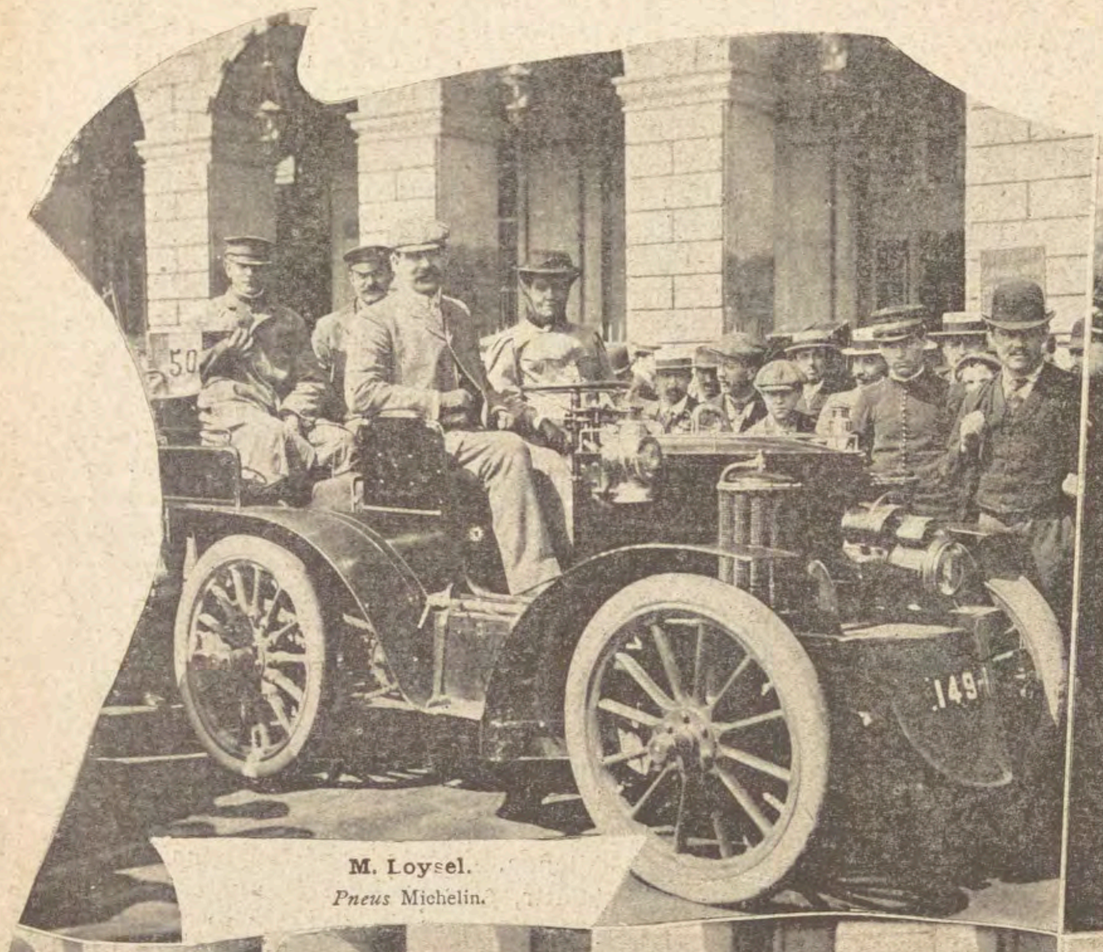
Prével. Hiser.

Arrivée du championnat de France en skiff.



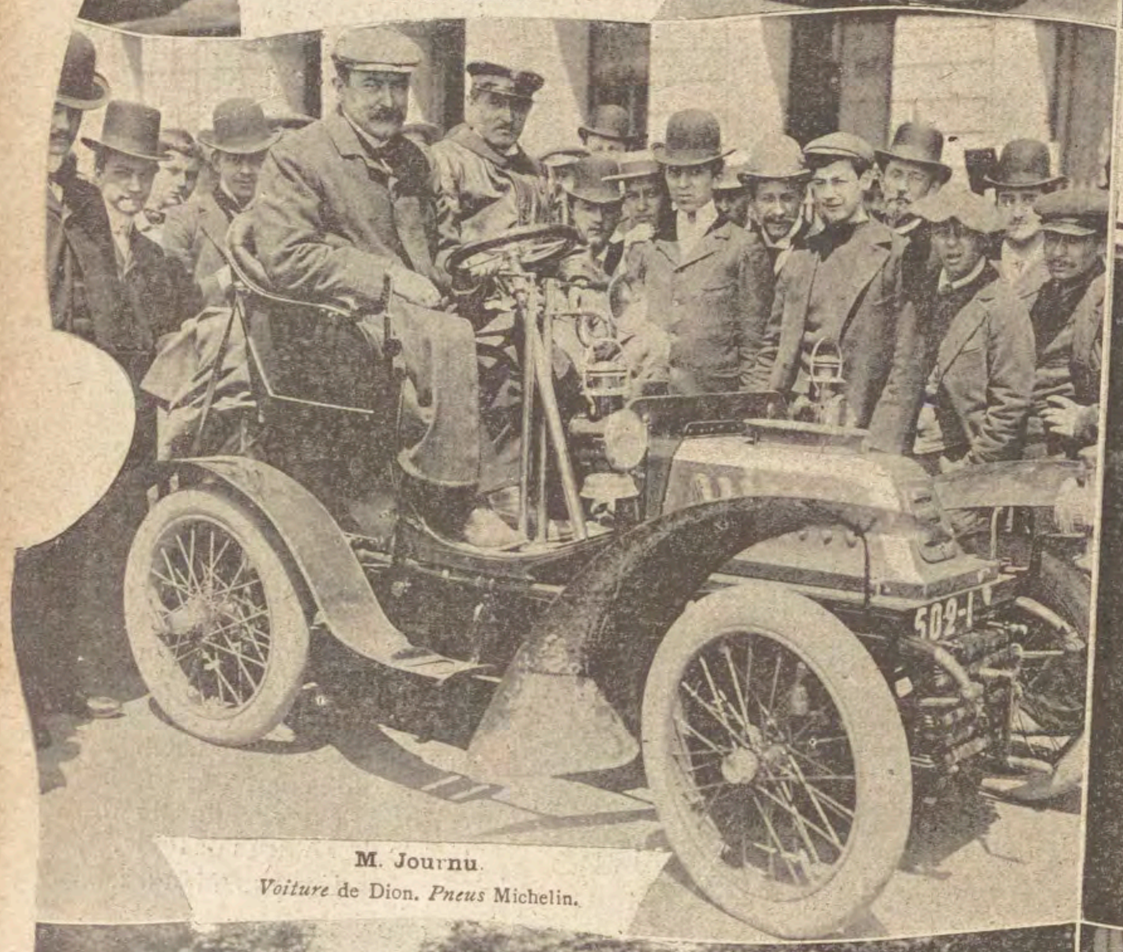
N. C. de France. C. N. de Lyon. S. N. de Pontoise.

Les quatre juniors, à 500 mètres de l'arrivée.

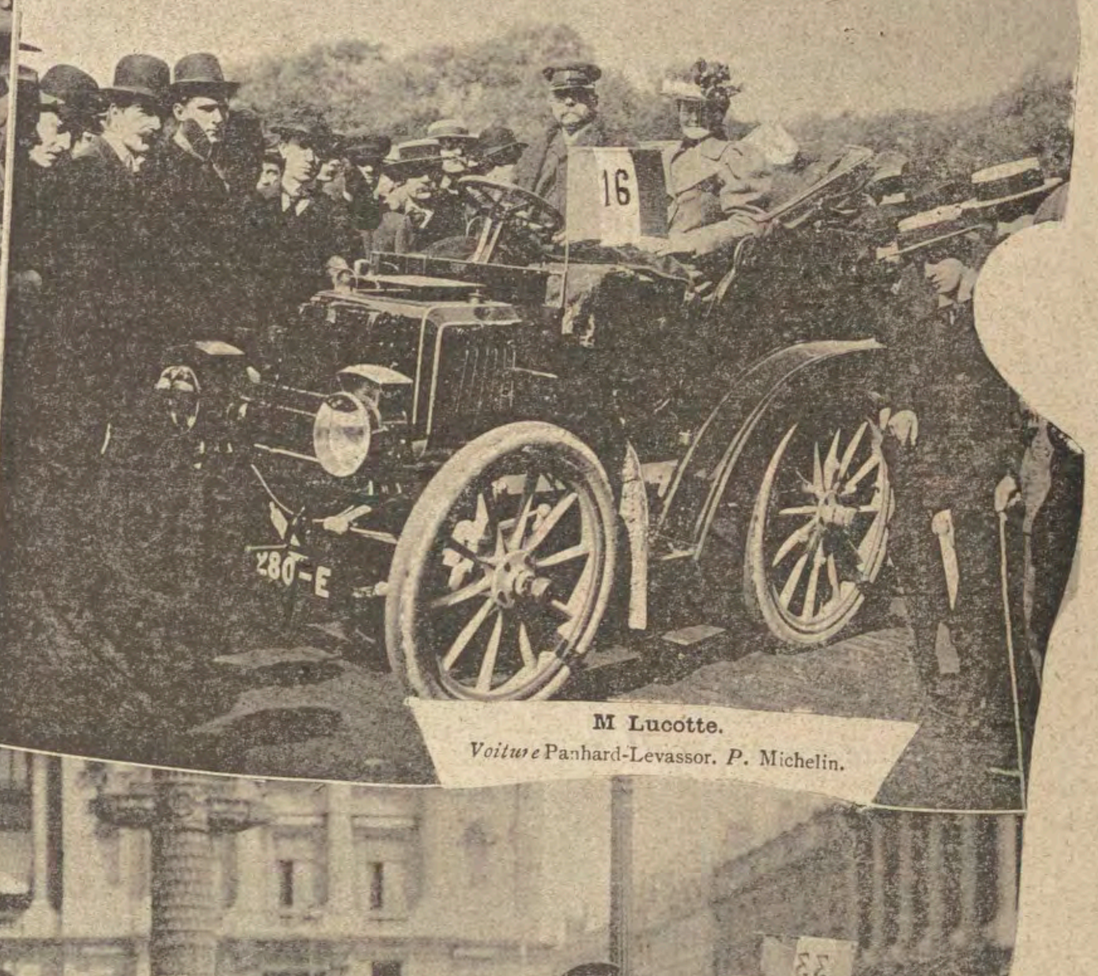


M. Loysel.
Pneus Michelin.

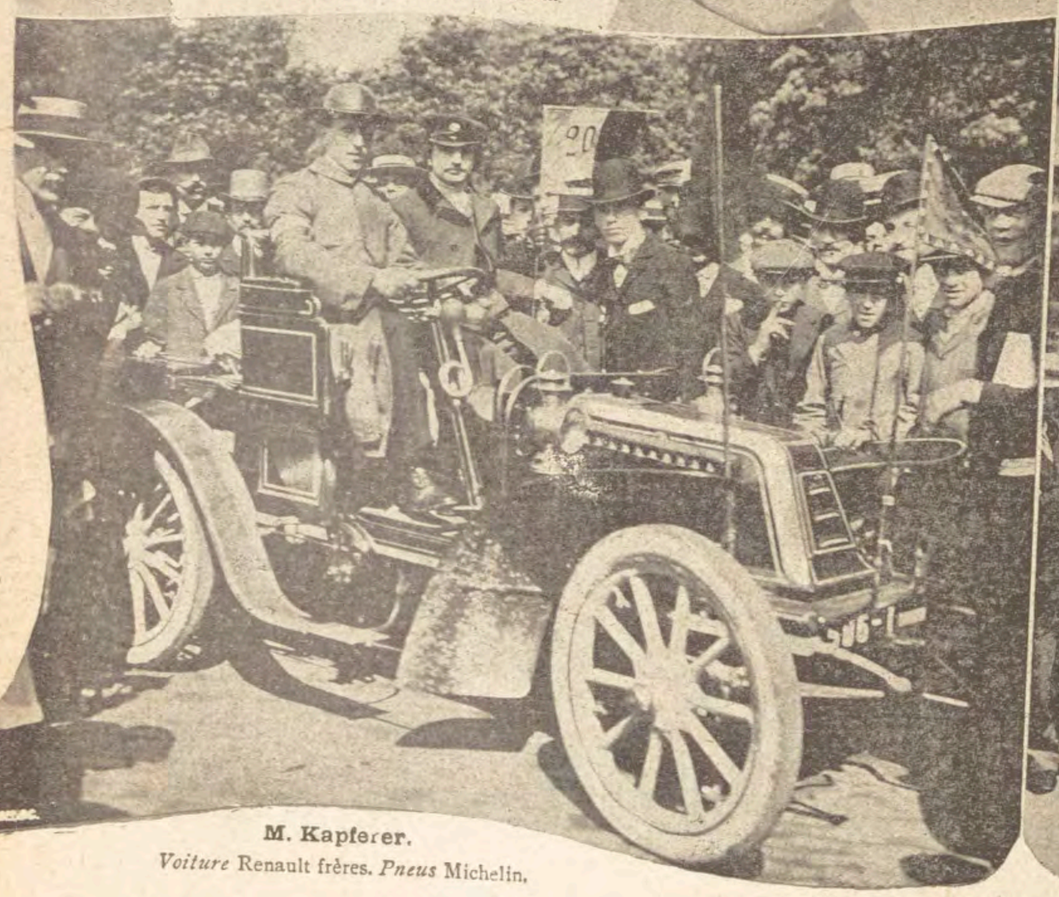
M. et Mme Marcel Cahen.
Du Palais de l'Automobile. P. Continental.



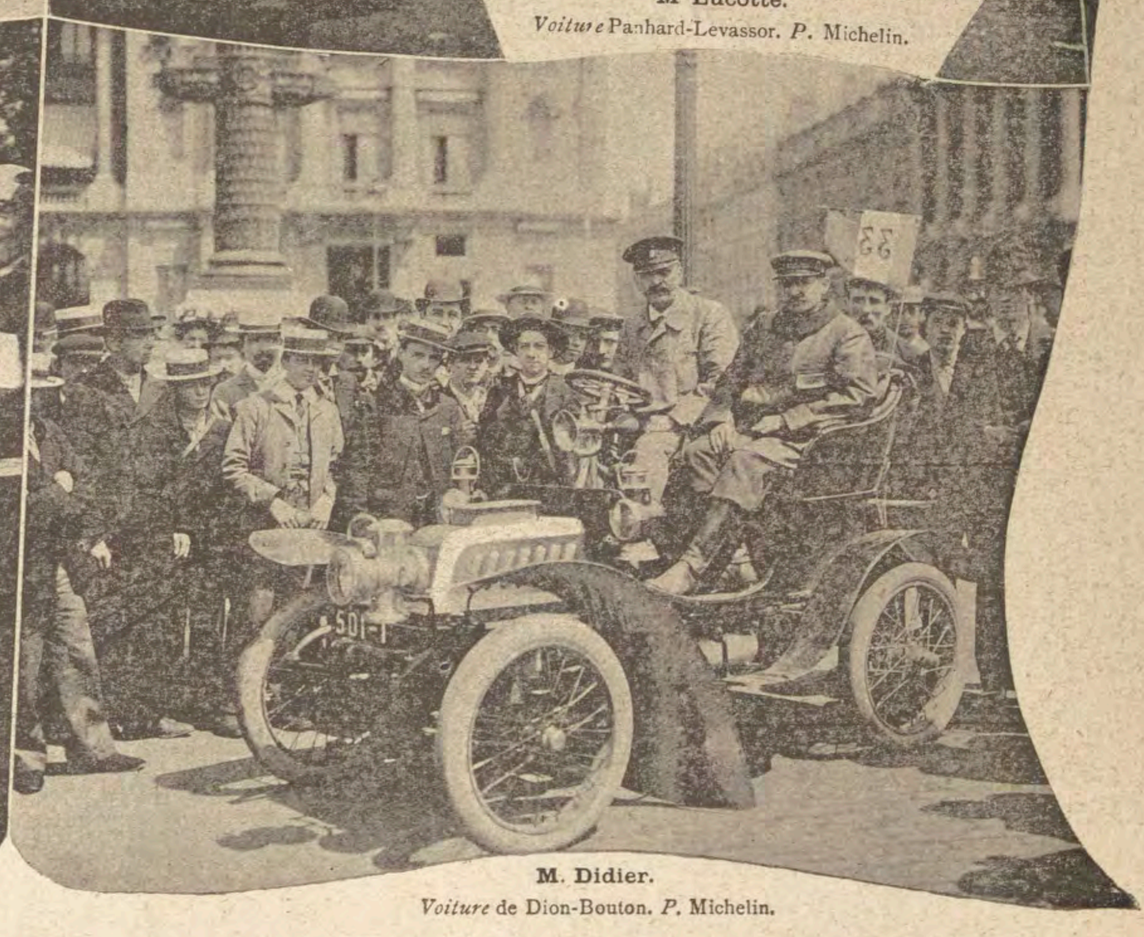
M. Journu.
Voiture de Dion. *Pneus* Michelin.



M Lucotte.
Voiture Panhard-Levassor. *P.* Michelin.



M. Kapferer.
Voiture Renault frères. *Pneus* Michelin.



M. Didier.
Voiture de Dion-Bouton. *P.* Michelin.

(Cliché J. Beau.)

LES TOURISTES FRANÇAIS A VIENNE

Outre la course de vitesse, le meeting de Paris-Vienne comprenait une excursion entre les deux capitales par un chemin détourné, la Bourgogne, la Suisse et le Tyrol, soit environ 2 400 kilomètres à couvrir en 12 journées. Nous donnons dans cette page et dans la suivante les photographies de quelques-uns des

Le baron d'Udeken.
Voiture Serpollet. *Pneus* Michelin.

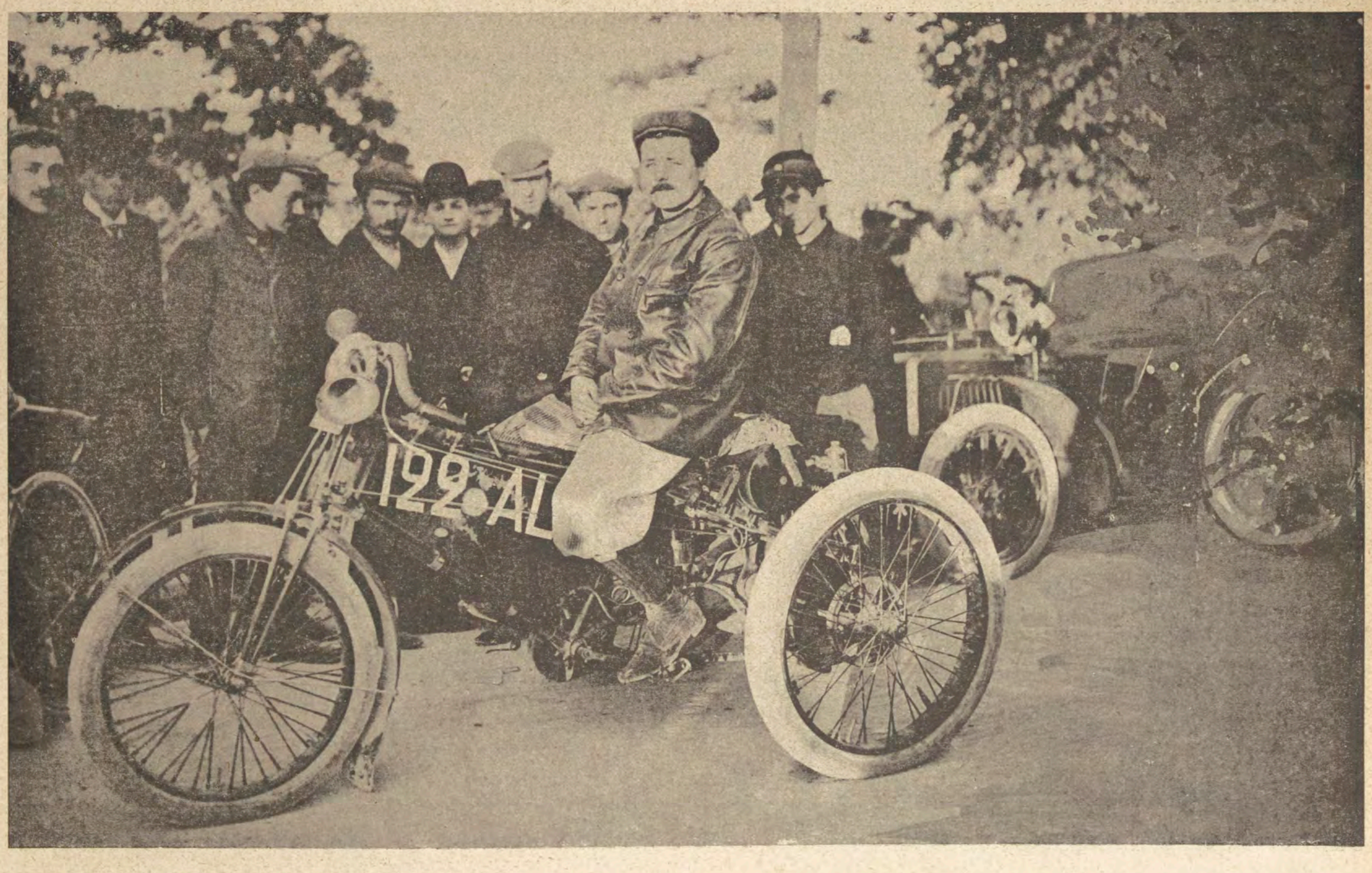
M. Mercier.
Moteur Aster.

M. Perrichon.
Voiture de Diétrich. *Pneus* Michelin.
(Cliché J. Beau.)

M. Gibert.
Voiture Gillet-Forest. *Pneus* Michelin.

LES TOURISTES FRANÇAIS A VIENNE *(Suite).*

chauffeurs qui ont accompli ce dur parcours, qui prouve mieux que n'importe quelle course en faveur de la solidité de leurs voitures et de la résistance de leurs pneumatiques

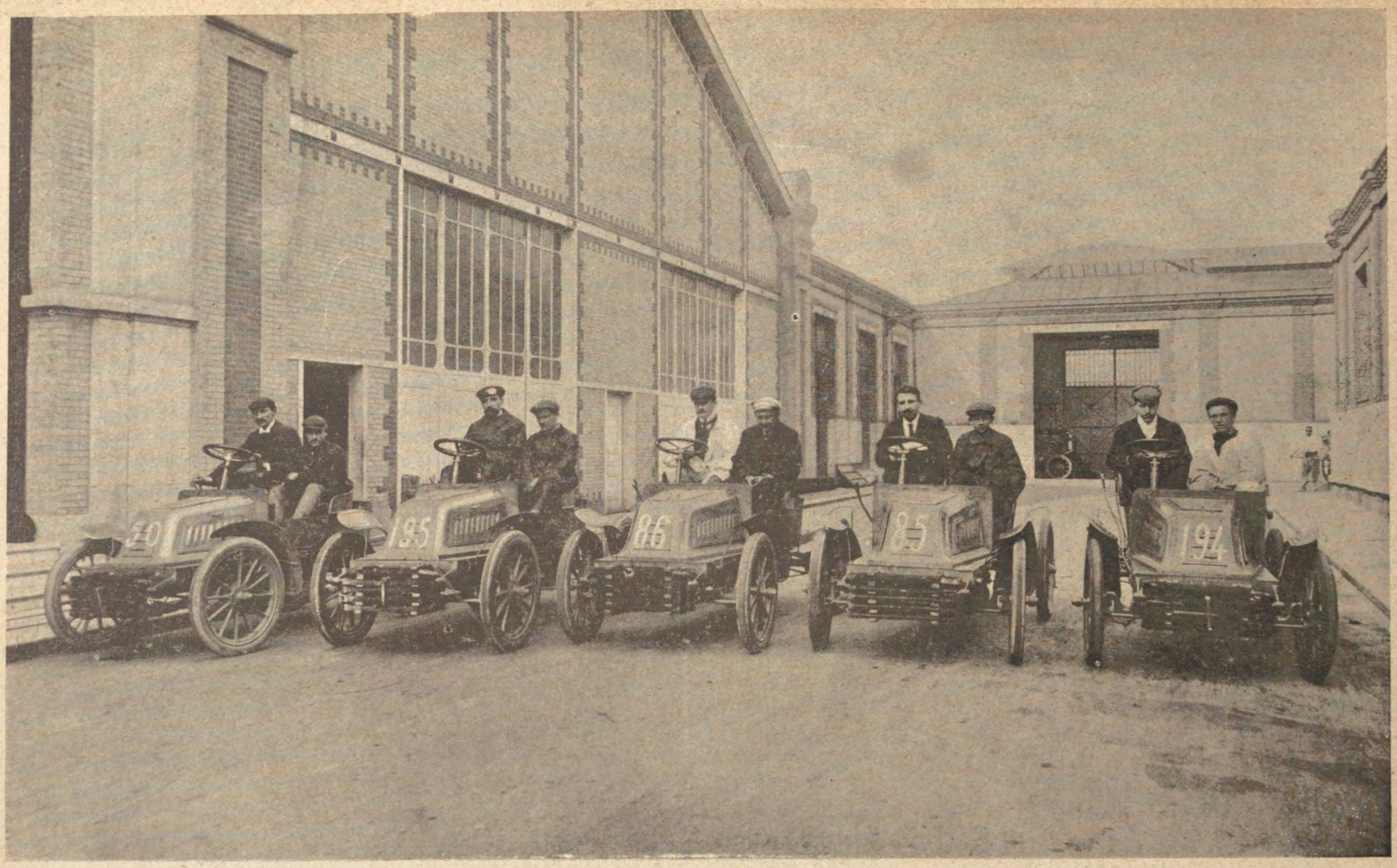


(Cliché J. Beau.)

OSMONT, PREMIER DES MOTOCYCLISTES

(Motocycle de *Dion-Bouton*, pneumatiques *Michelin*).

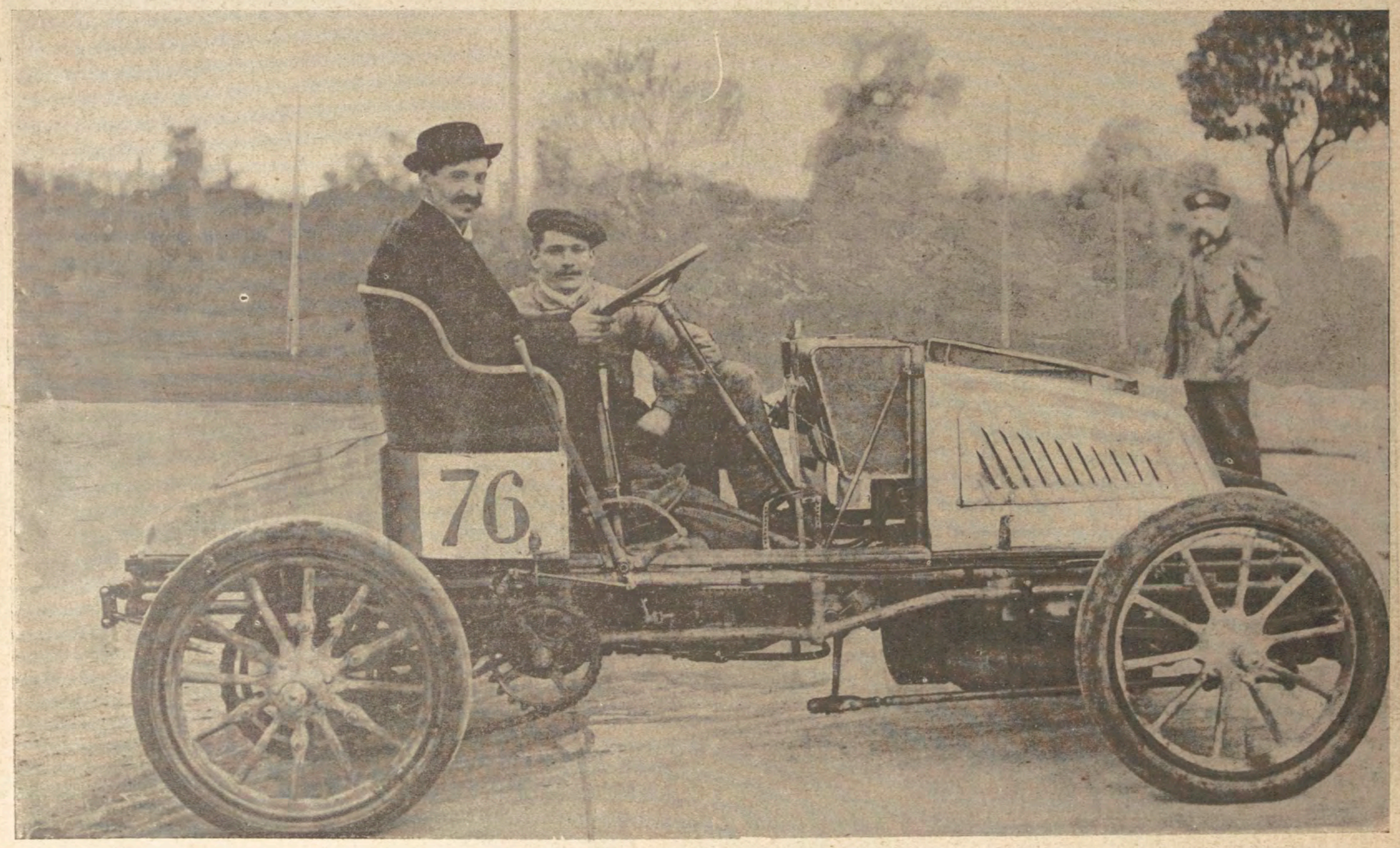
Le parcours de Paris-Vienne, si dur pour les voitures, devait l'être encore plus pour les motocycles Cela n'a pas empêché Osmont de terminer le parcours dans le très joli temps de 24 h. 44 m. 16 s.



Tart. Barbaroux. Comiot. Weigel. Volatum.

LES CLÉMENT DANS PARIS-VIENNE

La course Paris-Vienne a été un succès pour les voitures légères Clément. Sur cinq voitures parties, cinq sont arrivées et cette voiture légère, véhicule de tourisme, se trouve avoir battu en course 124 concurrents sur 137 qui ont pris part à l'épreuve dans les diverses catégories.



LE SUCCÈS DES GOBRON-BRILLIÉ

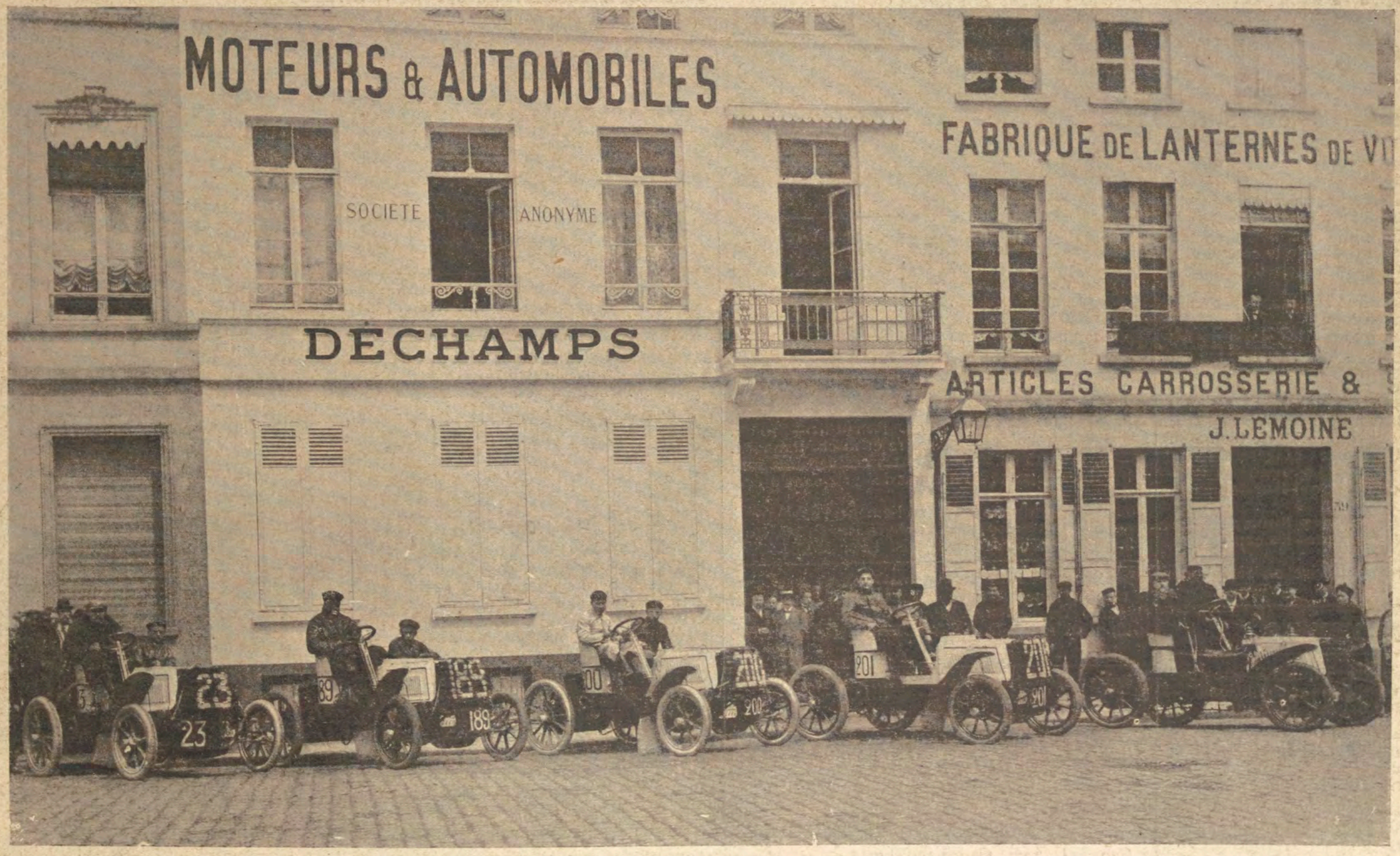
L'écurie Gobron-Brillié, qui nous a habitué déjà à de pareils succès, a remporté un triomphe dans Paris-Vienne. Six de ses représentants, sur sept, sont arrivés en de très bons temps. Nous avons publié dans notre dernier numéro (2e édition) le portrait d'Achille Fournier, un des champions de la marque, nous donnons aujourd'hui celui de Rigolly, sur sa voiture légère munie de pneumatiques Continental.

(Cliché Barenne.)

BUCQUET, PREMIER DES MOTOCYCLETTISTES

(Motocyclette *Werner*, pneumatiques *Michelin*).

Paris-Vienne en motocyclette! Quand nous vîmes à Champigny la petite machine à deux roues s'ébranler au signal du starter, nous eûmes un sourire d'ironie; mais nous poussâmes un hourrah d'admiration, quand nous la vîmes déboucher sur la piste du Prater, ayant triomphé de toutes les difficultés de ce terrible parcours qu'elle avait couvert en 26 heures ! Deux motocyclettes Werner, ainsi parties, sont arrivées 1re et 2e.



LES VOITURES BELGES DANS PARIS-VIENNE

La fabrication belge a remporté dans le grand event de 1902 une victoire remarquable. Nous donnions l'autre jour le portrait de Dechamps pris à son arrivée au Prater, voici les quatre voitures de la maison Déchamps, de retour à l'écurie. Après ce terrible voyage elles ne semblent pas se porter plus mal.

BLOC-NOTES

AÉROSTATION

LA COUPE DE LA *VIE AU GRAND AIR*. — Jamais pareille émulation n'avait été suscitée dans le monde aéronautique. Après Mlle Lapeyre, c'est Mme Maison, puis Mme Bincle, qui ont inscrit leur nom sur le challenge offert par M. Pierre Lafitte.

(Cliché Otto.)
Mlle MAGDELEINE SAVALLE.

C'est enfin Mlle Magdeleine Savalle qui, partie le 1er juillet du parc de l'Aéro-Club dans le ballon l'*Eden*, cubant seulement 800 mètres, piloté par MM. V. Buolenger et E. Janets, à 4 h 28 du soir, a atterri le lendemain à 7 h. 50 du matin à Hetteren près de Neuf-Brisach (Alsace), enlevant la Coupe avec 410 kilomètres. La traversée des Vosges, à 3 000 mètres d'altitude, s'est effectuée dans les meilleures conditions.

LES COURSES

NOS JOCKEYS. — La lutte est décidément ouverte entre Anglais et Américains ; le feu couvait depuis longtemps et déjà il y avait eu des escarmouches. G. Stern et Thorpe " le vieux renard " avaient été mis à pied pour la journée qui précédait le Grand Prix, à la suite d'incidents qui n'étaient point à l'honneur de l'Américain.

J. Reiff, un autre jour s'était permis de cravacher un cheval monté par un jockey anglais. La semaine dernière, Rigby et Barlen se sont offert une partie de boxe au Grand Condé à Chantilly ; et Barlen est le propriétaire de Thorpe auquel il loue un chalet à Gouvieux ; voilà un locataire qui pourrait chasser son propriétaire à fin de bail ! Après le Prix du Conseil municipal à Rouen, le même J. Reiff qui avait gêné G. Stern et Ch. Childs s'est livré à des voies de fait sur le jeune Childs. Il est temps que ces mœurs de sauvages importées par MM. les Américains cessent ; MM. les commissaires de Rouen n'ont infligé à J. Reiff qu'une réprimande ; cela n'était point suffisant, aussi MM. les commissaires de la Société d'encouragement l'ont mis à pied pour un mois.

En Angleterre on s'est montré plus sévère ; aussi les jockeys américains n'ont pas tardé à émigrer en France. Il ne faut pas craindre de frapper ceux qui ont des torts. Que MM. les commissaires fassent une enquête sévère, qu'ils recherchent les responsabilités, qu'ils s'informent auprès des gens indépendants et ils apprendront peut-être bien des choses... curieuses. — Je ne critique point la méthode des entraîneurs et des jockeys américains, mais seulement les procédés des jockeys d'outre-Atlantique et de ceux qui — en dehors des propriétaires et des entraîneurs — les dirigent.

Les entraîneurs américains ne sont point une nouveauté en France et l'entraîneur Storr nous disait récemment que lorsqu'il débuta en France, il fut sous la direction d'un entraîneur américain nommé Prior, lequel entraîna pour le baron de Schickler et en eva quelques belles épreuves avec Suzerain.

A AUTEUIL. — Le *Prix de France*. Quand paraîtra ce numéro de la *Vie au Grand Air*, Auteuil aura fermé ses portes et nous n'aurons plus — jusqu'à la saison prochaine, — de courses d'obstacles dans les environs de Paris, qu'à Enghien et Colombes. La dernière journée d'Auteuil ne comprenait comme épreuves importantes qu'un steeple militaire et la première épreuve du Prix Aguado ; nous reviendrons sur cette journée. Nous avons eu aussi à Auteuil comme sur les suburbains, la continuation des débuts des trois ans sur les obstacles — mais le dimanche précédent, c'était la journée du Prix de France.

IXION, à M. Liénard, monté par M. G. Bisson, gagnant du Prix de France.

C'est ainsi que chaque Société a, dans l'ensemble de son programme une série d'épreuves, revenant périodiquement à peu près à la même époque de l'année, qui ont le privilège de voir attribuer leurs noms aux jours où elles se disputent : le prix de France est de celles-là. Cette course, devenue classique, a cela de particulier qu'exceptionnellement le retentissement du succès va plus au cavalier qu'à sa monture. Elle constitue, en effet, l'épreuve la plus importante que la Société des Steeple-Chases de France réserve aux gentlemen français et étrangers. Bien qu'aucun concurrent étranger ne soit venu cette année, se ranger sous les ordres de M. de Chazelle, la course a obtenu le succès qu'elle mérite. C'est l'écurie Liénart, qui avec Ixion, un quatre ans par Miroir de Portugal et Immortelle, a triomphé des neuf concurrents inscrits au programme et qui tous s'étaient présentés. M. Bisson qui a monté le vainqueur, gagnait ainsi pour la seconde fois le Prix de France. Ce succès est d'autant plus désiré par les gentlemen, qu'il donne au cavalier vainqueur l'entrée à vie sur l'hippodrome d'Auteuil. MM. Easton, Boucher et Morand, qui ont tourné au professionnalisme, en bénéficient.

Ixion n'a pas gagné très facilement et sur le plat il a dû entamer une bonne lutte avec Maltais à M. Ed. Archdeacon que montait M. Dimpault. Ajoutons que la rivière a été passée très gaillardement par les neuf concurrents ; des chutes — aucune grave — se sont produites au talus à revers (Souvenir-Impérial et Vindex) et au bull finsh (Tatiana).

LA MORT DE BASDEN. — Le doyen de nos jockeys de steeple-chase, W. Basden, qui, depuis 1886, avait monté sur tous nos hippodromes avec un succès constant, est mort subitement à Maisons-Laffitte. Sa carrière a été longue et il n'est pour ainsi dire pas de propriétaire d'obstacles pour lequel il n'ait monté. Ses débuts datent de 1887. Il se fit de suite remarquer par sa crânerie sur les obstacles et par sa vigueur à l'arrivée. Il n'a pas passé une année sans remporter un nombre respectable de victoires : 20 en 1892 ; 14 en 1893 ; 45 en 1894 ; 18 en 1895 ; 14 en 1896 ; 20 en 1897 ; 17 en 1898 ; 30 en 1899 et 9 en 1900.

BASDEN.

Basden a, en effet, gagné 434 courses d'obstacles ; il avait monté dans plus de 4,000 épreuves de toutes sortes. C'était un excellent garçon, la bonté même ; il avait obligé tous ses camarades, et il passait pour être incapable de faire une méchanceté à qui que ce soit.

Il avait épousé la sœur de Joë et Tom Barker et, n'ayant pas d'enfant, il s'était chargé d'élever les enfants de son beau-frère.

Basden, qui avait gagné une fortune considérable estimée à près d'un million, était dans la gêne depuis quelque temps ; il ne trouvait, en effet, plus guère de montes, et il vivait très malheureux ; il ne rencontrait, de plus, que peu de soutien parmi tous ceux qu'il avait obligés.

Il restera l'exemple rare d'un homme ayant pendant dix-sept ans vécu de ce périlleux métier de jockey d'obstacles, où les plus brillants disparaissent vite. Les exemples en sont fréquents.

FRANC PICARD.

BILLARD

POUR LES AMATEURS

IL y a quinze jours, j'émettais le désir de voir une rencontre entre les principaux amateurs de France se produire dans le courant de l'année prochaine. Il me semble que si la Compagnie Brunswick, poursuivant son œuvre de régénération du billard, crée en France, comme elle l'a fait en Amérique, un championnat de billard pour les professionnels, elle devrait fonder également un championnat pour amateurs cla

Cette épreuve est évidemment plus difficile à réu amateurs que pour professeurs, parce que ces derni tous à Paris, tandis que bon nombre d'amateurs, et d leurs, demeurent en province, dans le Midi.

Il y aurait donc, pour eux un dérangement d'aut grand que la plupart d'entre eux ont des occupations empêcheraient de s'absenter pendant longtemps.

Il faudrait donc, pour les voir participer à un to Paris, s'efforcer de les y amener par la double attracti tantôt spectateurs, tantôt acteurs : spectateurs du cham de professionnels, qu'on aurait soin de faire précéder o immédiatement le tournoi d'amateurs, acteurs dans ce nière épreuve.

Je compte fort que ces deux raisons décideraient rebelles à se déplacer et à venir se mesurer en public a Parisiens. Chacun d'eux se rendra compte, en effet, du que, en dehors d'une victoire possible, il retirera de sa pation à un tournoi. En effet, s'il est bien évident que pour un amateur, d'avoir étudié le style des grands pendant une série de parties peut-être d'une grande utili les progrès futurs, il est non moins certain que la p tion personnelle à une grande épreuve publique influ dérablement sur le développement d'un jeu déjà fo *fabricando faber*. Il faut avoir beaucoup pratiqué le dans les salles privées comme dans les matches publi se rendre compte de l'immense différence qui existe partie que l'on joue quotidiennement dans son cercle café et la partie sérieuse, intéressée, émotionnante, dev galerie nombreuse et compétente. Tout amateur qui part au concours, acquerra par cette seule participati solidité de jeu, une force de résistance, une habitude lutte, du public, une aptitude à ne plus être, à l'avenir rienté par le changement de milieux, que jamais il n possédées, en se bornant à être un brillant joueur loca

J'espère que les grands amateurs de province comm de Paris se rendront compte de cela.

COUNT REDDEER.

AUTOMOB

LES CONCOURS DE LA *VIE AU GRAND A* Les touristes qui ont pris des photographies en vue d cours de la *Vie au Grand Air* sont priés de faire pa à l'Automobile Club de France leurs épreuves accomp de légendes explicatives.

De même, les dames qui ont pris part à l'excursion priées de bien vouloir faire connaître à l'A. C. F. leurs et adresses afin qu'il puisse être procédé au tirage au so doit désigner la gagnante de la superbe toilette offer M. Pierre Lafitte, directeur de *Femina*.

Si vous désirez vous tenir au cour de ce qui se dit, de ce qui se dans tous les sports, lisez chaque j l'*Auto-Vélo*.

Les Petites Annonces de la " Vie au Grand Air "

UN FRANC la ligne de 40 lettres

Toute fraction de ligne est comptée comme ligne entière.

Il ne se passe pas de jour sans que nos lecteurs nous écrivent pour nous faire part des excellents résultats qu'ils ont obtenus en se servant de nos petites annonces.

ASSURANCES SPORTIVES

Les Assurances Spéciales, 20, *Rue Taitbout, Paris*. Téléphone : 283-41.

Assurance contre les accidents, pour être bien dit, c'est-à-dire pour donner à ceux qui la contractent pleine et entière garantie, doit être faite avec beaucoup de soins, et demande le concours des spécialistes rompus à la confection des contrats qui constituent cette garantie.

Qu'il s'agisse d'assurances automobiles, de chevaux et voitures, ou d'assurances individuelles, la police souscrite ne vaut que par les clauses y insérées, clauses qui varient à l'infini suivant les cas. Les **Assurances Spéciales**, 20, rue Taitbout, Paris, se chargent de toutes les assurances en général, et tout particulièrement des assurances spéciales pour lesquelles elles se sont spécialisées. Tous les sportsmen qui voudront être bien assurés et ne pas payer des primes exagérées feront bien de s'adresser aux **Assurances Spéciales**, 20, rue Taitbout, Paris, qui leur donneront toutes satisfactions.

Sur demande, les **Assurances Spéciales** enverront donner verbalement toutes les explications désirées.

Pour donner rendez-vous, écrire ou téléphoner 283-41.

AUTOMOBILES

Occasion exceptionnelle, 3 trains Scotte absolument neufs. A vendre bonnes conditions. — Beck, ingénieur, hôtel Bayard, Toulouse. (6340)

Transformation de motocycles à pétrole en voiturettes 2 places côte à côte. Débrayage 2 vitesses. Lamy, 160, rue Oberkampf, Paris. Téléphone 923.05. (6245)

Voulez-vous louer bicyclette, motocycles et automobiles ? adressez-vous au *Garage Dupré*, avenue de la Grande-Armée ; 156, avenue Malakoff. Téléph. 503-50. Leçons, vente, achat, avances sur marchandises. (6302)

Voiturette Peugeot, 4 ch., mod. 1900, 3 places. Capote, pneus ferrés, 2.200 fr. Munier, 6, rue Racine, Paris. (6313)

Voiture Darracq 9 chevaux, forme charrette, verte, roues bois, parfait état, à vendre bonnes conditions. S'adresser M. Aug. Wimille, au *Petit Parisien*, 18, rue d'Enghien, Paris. (2001)

Paris-chauffeur, 28, rue Mogador. Paris, livre de suite les nouveaux modèles *Gladiator*, *Renault*, *de Dion*, etc. Grand choix de voitures d'occasion des premières marques telles que *Panhard-Levassor*, *Renault*, *de Dion*, *Mors*. Toutes voitures à l'essai et garanties. (6310)

Voiturette de Dion 3 1/2 capote, garniture cuir, parfait état 1.850
Voiturette de Dion 4 1/2 type G, état neuf. 2.500
Darracq 1901 6 ch., roues bois, marche parf. 2.700
Panhard omnibus 4 ch..... 800
Voiturette 2 places..... 900
Tonneau de luxe 7 ch. roues bois, neuf.... 2.200
Renault parfait état..... 2 600
Voiturette 5 ch. à eau, 3 vit., marche arr... 1.500
Darracq 1902, tonneau de luxe..... 3.300
12 ch. Darracq, dernier modèle Paris-Vienne, châssis bois armé — 9 ch. Renault. — 10 ch. Georges Richard. — 7, 10, 12 et 15 ch. Panhard. — 8, 12 et 15 ch. Mors. Toutes ces voitures sont livrables de suite à l'usine à des prix sans précédents.
Toutes ces voitures sont réellement visibles et à essayer au **Grand Garage de la Porte-Maillot**, 8, rue du Débarcadère. Paris. Tél. : 563-64.

Omnibus de luxe Delahaye, 6 pl. 14 ch. Courroie unique. Avance à l'allum. faisant du 50. Dynamo de recharge. Pneus neufs. Livré en juill. 1901. 10 000 fr. Ec. à M. Cravoisier, à Melun. (6353)

Agence générale d'Automobiles, R. SORBIÉ, à Eymet (Dordogne).
500 autos d'occas. à moitié prix de la valeur :
1 Tri 1 pl., 2 ch. 1/4, Perfecta..... 700
1 Tri 1 pl., 2 ch. 1/2, de Dion..... 800
1 Tri Remorque, 3 pl., 2 ch. 1/4, Phébus. 850
1 Quadri, 2 pl., 2 ch. 1/4, de Dion 950
1 Voiture 2 pl., 1 ch. 1/2, Benz 700
1 Voiturette 2 pl., 2 ch. 3/4, de Dion..... 900
1 Voiture 4 pl., 4 ch., Peugeot..... 1.000
1 Cab, 2 pl., 5 ch., Gauthier-Wherlé..... 3.000
1 Voiture 4 pl., 9 ch., Rochet-Schneider.. 3.000
1 Voiture 4 pl., 6 ch., Schaudel..... 4.000
1 Voiture 6 pl., 10 ch., Delahaye..... 5.000
1 Voiture 4 pl., 16 ch., Darracq..... 9.500
1 Voiture 4 pl., 22 ch., Mors..... 10.000
(6354)

COLLECTIONS

Aux Collectionneurs. Deux séries de cartes postales viennent de paraître : 1° la Fabrication du Pneumatique, 36 cartes avec texte 0 fr. 50 (franco recomm. 0 fr. 75) ; 2° douze reproductions de clichés amusants signés O'Galop 0 fr. 20 (franco recomm. 0 fr. 45). Michelin et Cie, Clermont-Ferrand et 105, boulevard Pereire, Paris. (6305)

DIVERS

A vendre grand Danois, race pure, sans faute, bon caractère, très obéi s. Petersen, 5, rue Copenhague. (6355)

A vendre petit âne et breack en bon état. Location au mois, de voitures à chèvres attelées. S'ad. : M. Boulangeot, rue Desaix, 26, Paris (6356)

Echos

VICHY-ÉTAT

Les " **Comprimés Vichy-Etat** " si utiles en voyage pour préparer soi-même instantanément son eau alcaline gazeuse, ne se vendent pas en tubes, mais seulement en flacons de 100 Comprimés portant la marque " **Vichy-État** ". Se méfier des nombreuses fraudes et imitations et exiger " **Comprimés Vichy-État** ".

* * *

UN CONSEIL

Si vous voulez avoir de suite ou à très bref délai une nouvelle voiture de Dion-Bouton avec le châssis allongé, le nouveau moteur et les modifications récentes apportées à la voiture 8 chevaux, adressez-vous à la **Maison Outhenin-Chalandre, 4, rue de Chartres, à Neuilly-sur-Seine**, à quarante mètres de la Porte-Maillot. Vous y trouverez des prix défiant toute concurrence et les mêmes garanties qu'à l'usine de Dion-Bouton. Vous aurez en outre cet immense avantage que toutes les voitures livrées par cette maison sont revues, vérifiées et mises au point sous la direction de M. Teste, le chauffeur bien connu, ancien chef d'atelier de la maison de Dion-Bouton.

OFFICIERS MINISTÉRIELS

2 MAISONS à Paris : 1° r. Faub. Montmartre, 24 et 26, 344m. R. br. : 26.900f. M. à pr. 200.0
2e r. de Turenne, 65. Cce 534m. R. br. : 9.170f. M. à p. : 80.0
Adj. s. 1 ench. Ch. d. Not. Paris, le 29 juillet
S'adr. aux Not. à Paris. Mes JOUSSELIN, G. MEUN F. ROBIN, 2, r. du 4-Septembre. Dép. de l'e

ACHÈRES Belle propr., rte de Poissy, parc, bois, Cce 22.122m. M. à pr. 30.000f. Adj. s. 1 e Ch. Not. Paris, 22 juil. S'ad. Me THÉRET, not. 22, bd St-

LE RAINCY Gde Prop. de camp. Cce 3.785m env à p. 30.000f. Adj. s. 1 ench. Ch. N. P le 29 juill. S adr. à Me LINDET, not. Paris, 9, bd St-M

TERRAIN 124, r. Réaumur, façade 22m,45, surf 706m,08. M. à pr. 800f. le mètre. A sur 1 ench. Ch. des Not. Paris, 22 juillet 1 S'adr. aux not : Mes F. DELAPALME et MAHOT DE QUÉRANTONNAIS, 14, r. des Pyramides, dép. de l'e

LE PNEU CUIR
" SAMSON "
On peut rechaper les pneumatiques usagés, même quand ils sont perforés

Le CUIR CHROMÉ est merveilleux pour la MOTOCYCLETTE et la BICYCLETTE.

V. GALLIEN, Directeur
Téléphone : 544-33
148, AVENUE MALAKOFF, PARIS

En Vente Pharmes Parfumes Coiffeurs
Se recommande par LOTION
La BULBINE
Des résultats obtenus.
Détruit les Pellicules. Dépôt Général : A. CHÉREAU Rovers. Combat la Calvitie.
PRIX Flac. 6f. 1/2 9 fr
Envoi ÉCHANTILLON avec NOTICE : *Franco sur demande*

Prière de mentionner la " Vie au Grand Air " en écrivant aux Annonciers

Gérant : JARRIGE

Corbeil. Imprimerie ED. CRÉTÉ